


STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES

1904 I

21-8)

[illegible]

[illegible]



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1904. **N. 1.**

SOMMARIO.



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
1904

NOLI

per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre del 1904

1) Decreto 16 dicembre 1903 del Ministro degli Affari Esteri e deliberazione 15 dicembre del Commissariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il trasporto degli emigranti, nel primo quadrimestre 1904 (1).

A.

Decreto del Ministro degli Affari Esteri.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere del Consiglio superiore di Marina;

Tenuto conto della qualità dei trasporti, della classe e velocità dei piroscafi;

Decreta:

Sono stabiliti i seguenti noli massimi pel trasporto di emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1904.

Navigazione generale italiana.

PIROSCAFI	Stati Uniti		Brasile (Rio de Janeiro e Santos)	Plata (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Umbria	200	—	180	200
Sicilia	200	—	180	200
Sardegna	200	—	180	200
Liguria	200	—	180	200
Lombardia	200	—	180	200
Regina Margherita	200	—	180	200
Orione	200	—	180	200
Sirio	200	—	180	200
Perseo	200	—	180	200
Washington	185	200	165	190
Archimede	175	200	165	180
Marco Minghetti	175	200	165	180
Manilla	175	200	165	180
Piemonte	170	—	160	175
Etruria	170	—	160	175

(1) Il decreto del Ministro degli Affari esteri e la deliberazione del Commissariato furono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del 16 dicembre 1903, n. 295.

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA (1)
Savoia	200	180	200	200
Nord America	200	180	200	—
Duca di Galliera	200	180	200	—
Centro America	200	180	200	—
Venezuela	200	180	200	=
Duchessa di Genova	200	180	200	—
Città di Napoli	190	170	190	195
Città di Milano	175	165	180	195
Città di Torino	175	165	180	195
Città di Genova	175	165	180	195
Las Palmas	175	165	180	195

La Patria.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Gallia	160
Patria	160
Neustria	150

Hamburg-Amerika-Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Prinz Oskar	190

(1) Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colon e Puerto Limon.

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Neckar	195

Ottavio Zino.

PIROSCAFI	STATI UNITI		PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans	
Equità	170	195	175
Attività	165	190	175

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA
Buenos Aires	180	185	195 (1)
Leon XIII.	180	185	195 (1)
Manuel Calvo	180	185	195 (1)
P. de Satrustegui	180	185	195 (1)
Montevideo	180	185	195 (1)
Montserrat	180	185	195 (1)
Cataluña	180	185	195 (1)

Ercole Saviotti.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Balilla	160

(1) Dall'Italia per Portorico e Avana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, e in lire 220 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Avana.

Italia.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Ravenna	170	185
Toscana	170	185
La Plata	170	185
Antonina	170	185

Transports maritimes.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Les Andes	165	180
Orléanais	165	—
Nivernais	165	—
Algérie	165	180
Aquitaine	165	180
Les Alpes	165	180
Provence	165	180
Italie	165	180
Espagne	165	180
France	165	180

Roma, addì 16 dicembre 1903.

Il Ministro
TITTONI.

B.

Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione (1).

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto l'art. 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo e Messina, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

Sono approvati i noli massimi indicati nella seguente tabella pel trasporto di emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1904.

La Veloce.

PIROSCAFI	CENTRO AMERICA (2)
Duca di Galliera	200
Centro America	200
Venezuela	200
Duchessa di Genova	200
Nord America	200

La Patria.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Germania	195
Roma	195
Massilia	150

(1) Posteriormente a questa deliberazione, il Commissariato approvò alcuni altri noli proposti dai vettori pel primo quadrimestre 1904. Questi noli sono pubblicati a pag. 79 di questo stesso fascicolo.

(2) Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colon e Puerto Limon.

Anglo-Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Calabria	175
Perugia	175
Algeria	150
Hesperia	140
Bolivia	140
Victoria	140
California	140

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Auguste Victoria	200
Palatia	190
Phœnicia	190

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Sicilian Prince	175
Napolitan Prince	175

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Lahn	200
Kōnig Albert	200
Hohenzollern	200
Prinzess Irene	200

Ercole Saviotti.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Regina Elena	175	180
Balilla	—	170

La Ligure Brasiliana.

PIROSCAFI		BRASILE
Re Umberto	Rio de Janeiro e Santos	165
Rio Amazzonas	Rio de Janeiro e Santos	165
Minas	Rio de Janeiro e Santos	165
Colombo	per Belem	160
	per Manaos	185

Ottavio Zino.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)
Equità	165
Attività	165

Giacomo Rossi.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
San Gottardo	155	180	150	165

Cunard Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Aurania	190

Compagnie générale transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (dall'Havre a Nuova York) (1)
L'Aquitaine	155
La Bretagne	155
La Champagne	155
La Gascogne	155
La Lorraine	155
La Savoie	155
La Touraine	155

Roma, addì 15 dicembre 1903.

Il Commissario Generale
L. BODIO.

(1) La *Compagnie Générale Transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

I prezzi del trasporto ferroviario fino all'Havre, e del trasporto marittimo dall'Havre a Nuova York, sono i seguenti:

Lucca-Modane	L.	23.00	215.50
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Milano-Modane	L.	13.15	205.65
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Venezia-Modane	L.	26.60	219.10
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Torino-Modane	L.	5.60	198.10
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Genova-Modane	L.	14.35	206.85
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Ferrara-Modane	L.	28.65	221.15
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	

2) Relazione del Commissariato a S. E. il Ministro degli affari esteri sui noli approvati dal Commissariato e su quelli stabiliti con decreto ministeriale pel trasporto degli emigranti, nel primo quadrimestre 1904.

1° gennaio 1904.

In conformità all'articolo 14 della legge, si procedette alla revisione dei noli massimi per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre 1904. Ma, come nei precedenti quadrimestri, così neanche questa volta si potè venire ad un accordo con tutti i vettori. Per ciò si dovette seguire la procedura stabilita dallo stesso articolo 14, per la fissazione dei noli, da parte del Ministro degli affari esteri, dopo sentito il parere del Consiglio superiore di marina (1).

Le proposte presentate dai vettori per il 1° quadrimestre 1904 differiscono, in parte, da quelle fatte per il 3° quadrimestre 1903.

Alcuni vettori chiesero gli stessi noli consentiti o stabiliti per gli ultimi quattro mesi del 1903; tali sono la *Compagnie générale transatlantique* (Havre) e il *Norddeutscher Lloyd* di Brema per gli Stati Uniti, ed il vettore Saviotti per gli Stati Uniti e per il Plata.

Altri vettori riproposero gli stessi aumenti che avevano già chiesto (e non furono consentiti) per il quadrimestre in corso e sono l'*Anglo-*

---

(1) Fu dato corso alla procedura stabilita dal capoverso 2° dell'articolo 14 della legge, per i noli: del 2° quadrimestre del 1902 (limitatamente, in questo quadrimestre, ai piroscafi della Società Italia), del 3° quadrimestre del 1902 e dei tre quadrimestri del 1903. Per i noli del 3° quadrimestre del 1903, parecchi vettori, fra cui alcune delle più importanti Società di navigazione, consentirono ad accettare come noli massimi quelli che il Commissariato aveva dichiarato di poter approvare. Per questi vettori i noli furono stabiliti con deliberazione del Commissariato in data 14 agosto 1903; per gli altri vettori, dopo inteso il parere del Consiglio superiore di marina (dato nell'adunanza dell'11 agosto 1903), i noli furono fissati dal Ministro degli affari esteri, con decreto in data 15 agosto 1903.

Italiana per la linea degli Stati Uniti, la *Navigazione generale italiana* per gli Stati Uniti e per il Plata, la *Transatlantica* di Barcellona per gli Stati Uniti, per il Plata e per il Centro America ed altri vettori di cui diamo l'elenco qui sotto in nota (1).

Altri vettori poi chiesero dei noli anche più elevati di quelli proposti per il 3° quadrimestre 1903, tra cui la *Navigazione Generale* per la linea del Brasile e la *Veloce* per la linea degli Stati Uniti (2).

Soltanto pochi vettori chiesero noli inferiori a quelli altre volte domandati; e sono indicati in nota (3).

A sostegno però degli aumenti di noli proposti, i vettori non presentarono nuove ragioni, ma si limitarono ad accennare agli argomenti

---

(1) Proposero gli stessi noli chiesti per il 3° quadrimestre 1903, oltre alle Compagnie suindicate, anche i vettori:

Ottavio Zino per le linee degli Stati Uniti, del Brasile e del Plata.

I Transports Maritimes per le linee del Brasile e del Plata.

L'Italia per le linee del Brasile e del Plata.

La Veloce per le linee del Centro America e del Plata (eccetto che per i piroscafi " Città di Milano " e " Città di Torino " per cui propose un aumento di lire 10).

La Hamburg-Amerika Linie, per la linea degli Stati Uniti.

(2) Gli aumenti di noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904, in confronto al 3° quadrimestre 1903, sono i seguenti:

La Navigazione Generale Italiana: aumento di lire 10 sulla linea del Brasile per i piroscafi migliori (Sicilia, Sardegna, Liguria, Lombardia, Umbria, Perseo, Sirio, Orione e Regina Margherita);

La Veloce: aumento di lire 5 per tutti i piroscafi sulla linea degli Stati Uniti; di lire 10 per i piroscafi Savoia, Città di Genova e Las Palmas sulla linea del Brasile; e di lire 20 per i piroscafi Nord America, Duca di Galliera, Centro America, Venezuela, Duchessa di Genova, Città di Napoli, Città di Milano e Città di Torino;

La Patria: aumento di lire 5 per tutti i piroscafi sulla linea degli Stati Uniti;

La Ligure Brasiliana: aumento di lire 10 per Santos e Rio Janeiro, di lire 5 per la destinazione di Manaos e di lire 25 per Belem.

(3) Il vettore *Fornari* chiese per i due piroscafi Sicilian Prince e Napolitan Prince nolo inferiore di lire 5 a quello chiesto per il 3° quadrimestre.

Oltre al vettore Fornari, il signor *Giacomo Rossi*, noleggiatore del San Gottardo, chiese per questo piroscafo, in confronto al 3° quadrimestre, nolo inferiore di lire 10 per la linea del Plata, di lire 15 per quella del Brasile e di lire 20 per quella degli Stati Uniti.

addotti precedentemente, sia riguardo alle condizioni del mercato dei noli, sia riguardo alle condizioni particolari delle singole linee.

Non ci dilungheremo nell'esame di queste condizioni, così del mercato dei noli in genere, come delle varie linee su cui si effettua il trasporto degli emigranti, per non ripetere quanto fu detto nella relazione precedente. Crediamo tuttavia opportuno d'indagare se e quali variazioni sieno avvenute, negli ultimi mesi, nell'industria dei trasporti marittimi, per riconoscere se siano giustificati gli aumenti di noli domandati dai vettori.

Risulta dalle informazioni assunte dagli Ispettori di emigrazione e da altre fonti che, mentre i proventi di esercizio dei vettori accennano ad aumentare, non si sono avuti aumenti nelle spese.

I carboni hanno bensì subìto, nei mercati di Genova e di Napoli, un leggero aumento, ma è da osservare che si tratta di una delle comuni oscillazioni dei prezzi delle merci e che l'aumento succede ad un ribasso verificatosi di recente. In realtà, i prezzi del carbone continuano a mantenersi piuttosto bassi. Mentre il carbone era salito a lire 31 per tonnellata nel 1898 e nel 1899, a lire 42 nel 1900, a lire 31 nel 1901, nel 1902 e nel 1903 ebbe un corso medio intorno alle 25 lire (1).

E si noti che, fra le navi che fanno il servizio del trasporto degli emigranti, mancano quelle di grandi velocità che hanno un grande consumo di carbone; il quale consumo si sa che, al di là di certi limiti, cresce molto più rapido che non sia l'aumento della velocità.

Le navi impiegate dai vettori nelle linee che fanno capo ai porti del Regno hanno, in generale, velocità piuttosto moderata. Di 87 piroscafi, quanti al presente sono impiegati dai vettori per il trasporto degli emigranti dai porti d'Italia, soli 17 hanno mantenuto una velocità superiore alle 14 miglia. Degli altri, 18 ebbero una velocità da 13 a 14 miglia; 15 una velocità da 12 a 13 miglia; 18 una velocità da 11 a 12

---

(1) I prezzi per il 1898-901 sono quelli dati dalle statistiche doganali; i prezzi per il 1902-903 sono ricavati, in difetto di quelle statistiche, dai listini commerciali. Ma i dati, per un raffronto approssimativo come quello che qui si vuol fare, si possono ritenere comparabili fra loro.

miglia; 18 una velocità da 10 a 11. Un piroscafo ebbe una velocità inferiore al minimo regolamentare delle 10 miglia e avrebbe dovuto essere tolto dal servizio di emigrazione, se le autorità marittime non avessero ammesso la scusante della forza maggiore (1).

Inoltre è da tener presente che le oscillazioni dei prezzi del carbone sui mercati italiani non possono avere una grande importanza rispetto alle condizioni di esercizio delle linee esercitate dai vettori, poichè questi fanno le loro provviste in grande, e spesso con contratti impegnativi per un certo tempo.

In quanto alle vettovaglie, in genere i prezzi sono rimasti invariati. Soltanto per i vini vi fu negli ultimi mesi un leggero rialzo. Ma un tal fatto ha scarsa importanza in rapporto al complesso delle spese di esercizio.

I salari della gente di mare e le altre spese non hanno subìto variazione. Per contro i prodotti dell'esercizio hanno continuato a migliorare. Basta infatti por mente alle seguenti circostanze:

1° Il numero dei passeggieri di 3ª classe partiti dai porti italiani non solo si è mantenuto elevato, ma ha continuato a crescere, e più che proporzionalmente all'aumento del tonnellaggio delle navi.

Il numero medio dei passeggieri di 3ª classe, trasportati da ogni piroscafo nei viaggi dai porti del Regno per paesi transatlantici, che era salito da 416 nel 1898 a 431 nel 1900, a 590 nel 1902, crebbe a 682 nei primi sei mesi del 1903. Il tonnellaggio medio dei piroscafi impiegati in queste linee, che nel 1898 era di 2033, e nel 1900 di 2017, fu nel 1902 di 2496 e nei primi sei mesi del 1903 di 2767. Ciò importa

(1) Distinguendo secondo la bandiera i piroscafi delle varie velocità abbiamo che nei viaggi compiuti in servizio di emigrazione hanno mantenuto una velocità:

superiore alle 14 miglia:	nazionali	6	stranieri	11
da 14 a 13 miglia	"	9	"	9
" 13 a 12 "	"	5	"	10
" 12 a 11 "	"	10	"	8
" 11 a 10 "	"	8	"	10
Inferiori a 10	"	—	"	1

che, mentre il numero degli emigranti imbarcati su ogni piroscafo è cresciuto in media del 64 per cento dal 1898 al 1903, nello stesso tempo il tonnellaggio medio dei piroscafi non aumentò che del 36 per cento (1).

E se si considera il numero degli emigranti partiti dai porti del Regno dal 1° gennaio a tutto l'ottobre 1903, troviamo che fu di 226,957 persone imbarcate su 353 piroscafi, con una media di 643 passeggieri di 3ª, per ogni piroscafo, ossia più che nei corrispondenti mesi del 1902 e del 1901, come risulta dalle seguenti cifre:

Gennaio-ottobre 1901	piroscafi	383	emigranti	200,657	con una	media di	524
" " 1902	"	350	"	210,646	"	"	602
" " 1903	"	353	"	226,957	"	"	643

2° Circa i rimpatri, da notizie sommarie fornite dagli ispettorati di emigrazione, apparisce che, tanto dal Brasile quanto dal Plata, i ritorni si sono mantenuti numerosi, mentre dagli Stati Uniti si ebbe negli ultimi mesi un numero di rimpatrianti superiore a quello che si era notato nei periodi corrispondenti degli anni scorsi.

Alcune correnti verso le Americhe si sono fatte maggiormente intense e si è fatta più frequente anche l'emigrazione temporanea di quei contadini, massime del mezzogiorno, che, finiti i lavori dei raccolti in casa, vanno alle regioni del Plata a fare un'altra campagna estiva, per la vicenda delle stagioni fra i due emisferi.

3° In quanto al numero dei passeggieri di classe e alle merci trasportate, sappiamo che non sono intervenute variazioni apprezzabili, e che così i prezzi dei biglietti di passaggio in prima e seconda classe, come i noli delle merci, non hanno subito diminuzioni.

Queste conclusioni sono confermate da un'indagine più particolare delle varie linee esercitate dai vettori di emigranti.

Linea degli Stati Uniti. — Continua nei porti italiani la grande af-

(1) Notizie particolareggiate sul movimento dei passeggieri di 3ª classe in viaggi transatlantici furono date nella relazione precedente (*Bollettino dell'emigrazione* anno 1903, n. 13, pag. 15).

fluenza di emigranti diretti all'America Settentrionale, come apparisce dalle seguenti cifre:

1899	75,920
1900	97,927
1901	129,717
1902	183,388
1903 (gennaio-ottobre)	204,006

Il crescente numero degli emigranti ha fatto aumentare anche il numero ed il tonnellaggio delle navi impiegate. Nuovi vettori, che prima non esercitavano la linea dall'Italia a New York, vi destinano ora i loro piroscafi. La bandiera nazionale, che fino al 1900 vi prendeva poca parte, concorre adesso molto attivamente al trasporto di emigranti dall'Italia agli Stati Uniti, e avrebbe una parte maggiore in questo traffico se potesse impiegarvi piroscafi più veloci e meglio adatti di quelli di cui dispone presentemente.

Ma, nonostante l'aumento del numero dei vettori e delle navi, il numero medio degli emigranti trasportati dall'Italia agli Stati Uniti si è venuto elevando, come si vede dal prospetto seguente, in cui abbiamo inchiuso i dati fino a tutto l'ottobre 1903.

Movimento degli emigranti dall'Italia verso gli Stati Uniti (1).

	1901	Anno 1902			Anno 1903		
	3° quadrimestre	1° quadrimestre	2° quadrimestre	3° quadrimestre	1° quadrimestre	2° quadrimestre	settemb. e ottobre
Numero dei piroscafi	54	86	75	64	101	70	34
Tonnellaggio complessivo delle navi	145,720	235,231	202,912	178,928	310,496	208,833	93,644
Tonnellaggio netto medio per viaggio	2,699	2,735	2,705	2,796	3,074	2,983	2,754
Numero complessivo dei passeggieri di 3ª cl. trasportati	33,270	73,423	60,523	49,442	100,654	61,282	29,235
Media dei passeggieri di 3ª cl. imbarcati per ogni viaggio	616	854	807	773	997	876	860

(1) I dati sono ricavati dai registri del Commissariato.

Il numero medio di emigranti trasportati, nei mesi di settembre e ottobre 1903, è superiore a quello dell'ultimo quadrimestre dell'anno precedente.

Sulla linea degli Stati Uniti poi crebbe notevolmente, durante gli ultimi mesi, il numero dei passeggieri di 3ª classe trasportati nei viaggi di ritorno. Ciò è dovuto non solo al cominciamento della stagione invernale e al fatto che, in molte parti degli Stati Uniti, a causa dei geli precoci e di inondazioni, rimasero sospesi i lavori di costruzione e di sterro, a cui sono addetti in gran parte i nostri emigranti; ma ciò sta pure in relazione con l'aumentata emigrazione italiana agli Stati Uniti, specialmente temporanea. I vettori non solo trasportano più emigranti dall'Italia agli Stati Uniti, ma anche portano in maggior numero dagli Stati Uniti all'Italia emigranti di ritorno.

Secondo notizie fornite dall'ispettore di emigrazione di Napoli, il numero dei passeggieri di 3ª classe sbarcati in quel porto, provenienti dagli Stati Uniti, che nell'agosto era in media per ogni piroscafo di 386, nel settembre di 465, nell'ottobre fu di 548 e nel novembre salì a 846.

In quanto alle merci, il movimento commerciale fra l'Italia e gli Stati Uniti è in continuo incremento. Il numero dei passeggieri di classe, così nei viaggi di andata, che in quelli di ritorno, non è diminuito e si può prevedere un aumento anche per il richiamo dell'esposizione a Saint Louis.

Linea del Plata. — Su questa linea, nel 1902 e nei principî del 1903, il numero degli emigranti trasportati andò diminuendo. Ma a questa diminuzione i vettori trovarono qualche compenso, oltrechè nella diminuzione dei piroscafi destinati al Plata e portati su altre linee, nel numero dei passeggieri di classe e nel volume delle merci, che o rimasero invariate o aumentarono, e nell'aumento del numero degli emigranti rimpatrianti.

Ma, negli ultimi mesi, le condizioni di questa linea (per la quale furono già concessi aumenti di nolo, in considerazione di un certo ristagno che si osservava nel movimento dei passeggieri di 3ª classe per l'Argentina) sono migliorate e ciò anche per effetto dei buoni raccolti del 1903.

Mentre nel primo quadrimestre del 1903 sono partiti dall'Italia per il Plata 7065 emigranti, e nel secondo quadrimestre 5888, nei mesi da settembre a novembre ne sono partiti 12,993. Nel corrispondente trimestre del 1902 ne erano partiti 8865. Il numero medio degli emigranti imbarcati su ogni piroscafo fu di 619 nel settembre-novembre 1903, in confronto a 443 nel terzo quadrimestre del 1902. Si prevede che una gran parte dei passeggieri di terza classe imbarcatisi negli ultimi mesi del 1903, essendo della categoria dell'emigrazione temporanea e periodica, faranno ritorno in Italia nel primo quadrimestre 1904.

Inoltre il rilevarsi delle condizioni economiche dell'Argentina (di cui è indice l'aumento del suo commercio internazionale) avrà per effetto di rendere, nel venturo anno, questa linea più proficua per i vettori, di quello che non sia stata nel 1902.

Linea del Brasile. — Su questa linea il numero degli emigranti si mantiene scarso, a causa della crisi che perdura in alcuni Stati del Brasile e del divieto dell'emigrazione gratuita. Ma è da notare — come è stato avvertito nelle precedenti relazioni — che, negli anni di maggiore affluenza di emigranti, questi per la maggior parte avevano il biglietto pagato dal Governo di qualche Stato brasiliano, che corrispondeva ai vettori un prezzo fra le 100 e le 125 lire, cioè molto inferiore a quello degli emigranti che pagano del proprio. Inoltre il numero di coloro che rimpatriano dal Brasile si mantiene assai considerevole; e i noli delle merci sono relativamente alti, probabilmente per effetto di un accordo fra i vettori rimasti ad esercitare regolarmente la linea.

Da quanto siamo venuti esponendo, sia rispetto alle condizioni generali del traffico marittimo in questi ultimi mesi, sia rispetto alle varie linee, risulta che niun fatto nuovo è intervenuto per giustificare un aumento nei noli per gli emigranti.

Alle stesse conclusioni si viene, se si considerano i noli dei passeggieri di 3ª classe praticati nei porti esteri o praticati da porti transatlantici per l'Europa. (1).

---

(1) Vedasi allegato *B* a pag. 45 e seg.

Esponiamo qui appresso le notizie raccolte, specialmente riguardo alle linee degli Stati Uniti e del Plata.

Per New York (dove si dirige il maggior numero di emigranti dall'Europa) i prezzi più alti si hanno nei porti di Amburgo e di Brema, da dove partono soltanto i piroscafi delle due compagnie tedesche *Norddeutscher Lloyd* e *Hamburg Amerika Linie*. Ma è noto che i prezzi elevati che si fanno in quei porti dipendono da un'intesa fra le due potenti Compagnie, e che i piroscafi impiegati sono di grande tonnellaggio e molto veloci. Inoltre questi piroscafi trasportano, in media, un numero di passeggieri di terza classe, inferiore a quello degli emigranti che prendono imbarco sui piroscafi che partono dai porti italiani.

Nel 1902, partirono dal porto di Amburgo per le varie destinazioni d'America 359 piroscafi con 106.387 emigranti (1), cioè meno di 300 passeggieri di 3ª classe per piroscafo, mentre, nello stesso anno, sui piroscafi in partenza dai porti italiani, il numero medio degli emigranti per piroscafo fu di 592.

Nei porti inglesi, il prezzo dei biglietti di passaggio in 3ª classe per gli Stati Uniti sta sotto le 150 lire. Anche da quei porti prende imbarco un numero di emigranti inferiore a quello dei porti italiani, e del pari i piroscafi impiegati su queste linee sono di costruzione moderna e molto veloci.

Se poi si confrontano i noli attuali nei porti esteri con quelli dei quadrimestri antecedenti, si trova che, in generale, i prezzi sono rimasti pressochè invariati; anzi si ebbe qualche diminuzione. Per le partenze da Amburgo il *Norddeutscher Lloyd* ha ridotto di lire 12.50 i prezzi dei biglietti di 3ª classe per New York, tanto per i piroscafi celeri come per i commerciali.

Quanto ai noli per l'America meridionale, a Barcellona, le stesse Compagnie, che fanno il trasporto degli emigranti dall'Italia, praticano

---

(1) Questi dati sono desunti dal volume " *Tabellarische Uebersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1902*, zusamgestellt von dem handelsstatistischen Bureau. Hamburg, 1903. IV. 5. tab. 69.

noli non superiori a lire 150, e pure tenendo conto della minore distanza questo nolo è in relazione con quelli praticati in Italia. Lo stesso può dirsi per Marsiglia, dove la Società *Hamburg Amerika Linie* fa noli di lire 135 e i *Transports Maritimes* noli di lire 170.

Non si può quindi sostenere che i noli praticati nei porti d'Europa per le Americhe siano superiori a quelli dei porti italiani, fatta ragione della diversità delle distanze da percorrere, e tenuto conto delle qualità del materiale e della quantità dei passeggieri di 3ª classe da trasportare.

Allo scopo di riunire tutti gli elementi di giudizio e in conformità al disposto della legge, il Commissariato chiese i pareri della Direzione generale della marina mercantile, delle Camere di commercio delle più importanti città marittime e degli ispettori di emigrazione, sulle proposte di nolo fatte ai vettori.

La Direzione generale della marina mercantile, pur dichiarando che fossero in massima da conservare gli stessi noli dei quadrimestri precedenti (salvo qualche particolare variazione per meglio graduare i prezzi fra i diversi piroscafi), espresse l'avviso che si potesse consentire qualche aumento sulla linea del Plata. Ciò in considerazione della maggiore lunghezza della linea in confronto a quella degli Stati Uniti, per la quale in generale sono stabiliti noli pressochè eguali che per il Plata.

Rispetto a quest'ultima osservazione conviene rammentare che i prezzi sulle due linee degli Stati Uniti e dell'Argentina sono eguali solo in apparenza, non in realtà, poichè i prezzi per gli Stati Uniti comprendono la tassa di due dollari (lire 10) per diritti di ammissione di ogni emigrante. Inoltre i noli non sono soltanto in rapporto con la lunghezza delle linee, ma con le altre condizioni tecniche ed economiche di esercizio delle stesse; e si hanno per certe linee prezzi superiori a quelli praticati per le linee di maggior percorso. Ed è da tener presente che per la linea degli Stati Uniti le condizioni di navigazione sono più difficili che per l'America meridionale.

Inoltre è da avvertire che già, per il 1° quadrimestre 1903, i noli per il Plata furono aumentati di lire 10 a lire 15 tenendo conto fra altro della maggiore lunghezza della linea.

Le Camere di commercio interpellate sono quelle di Genova, Napoli, Palermo e Messina.

La Camera di Genova confermò il parere già dato altre volte e cioè che fossero da aumentare del 10 per cento i noli per le linee del Brasile e del Plata e del 5 per cento quelli per gli Stati Uniti. La Camera si richiamò alle considerazioni fatte precedentemente circa la crisi della Marina mercantile, il prezzo dei carboni e dei generi di vettovagliamento, la diminuzione delle correnti migratorie e così via. Per il Plata aggiunse la difficoltà di trovare noli di ritorno e la minore emigrazione nel 1° quadrimestre dell'anno in confronto all'ultimo.

Questi argomenti, per quanto si è esposto fin qui, non possono ammettersi come fondati. Nel 1° quadrimestre dell'anno, vi è invece un'affluenza di emigranti di ritorno dall'Argentina e ricomincia l'afflusso degli emigranti verso gli Stati Uniti.

Le Camere di commercio di Napoli, Palermo e Messina furono concordi nell'esprimere l'avviso che fossero da mantenere i noli attuali.

Venendo ai pareri degli ispettori di emigrazione, i quali possono avere conoscenza del mercato dei noli e della qualità dei trasporti, l'ispettore di Genova osservò che le condizioni generali del mercato non sono mutate, che quelle particolari delle linee esercitate dai vettori sono in generale migliorate ed espresse perciò l'avviso che i prezzi per il primo quadrimestre del 1904 non dovrebbero essere modificati.

L'ispettore di Napoli osserva anche egli che essendo rimaste pressochè invariate le condizioni generali del traffico marittimo, mentre qualche miglioramento si è avuto riguardo alle linee degli Stati Uniti e del Plata, non vi è ragione di consentire un aumento sui noli in vigore. Propone inoltre che, nella graduazione dei noli fra i vari piroscafi, sia da tenersi presente la differenza di condizioni fra i vettori che non mantengono linee regolari e profittano dei mesi di più attiva emigrazione e quelle dei vettori che hanno linee regolari.

Infine l'ispettore di Palermo, dopo aver fatto considerazioni simili a quelle degli ispettori di Genova e Napoli, conclude egli pure che non sia da ammettere alcun aumento nei noli del terzo quadrimestre 1903.

In base alle informazioni raccolte e tenuto conto dei pareri avuti, il Commissariato prese le sue deliberazioni sulle proposte che gli erano state presentate.

Avendo constatato non essere avvenute variazioni negli elementi del costo dei trasporti, mentre sono migliorate alquanto le condizioni di esercizio delle linee, sia degli Stati Uniti sia del Plata, e tenuta presente la convenienza di mantenere una certa stabilità nei noli, come più volte hanno raccomandato il Consiglio superiore di marina e la Direzione generale di marina mercantile.

Considerato che, nel 1° quadrimestre del 1903, quasi tutti i vettori ottennero già aumenti, così sulla linea del Plata come su quella degli Stati Uniti, e ciò anche allo scopo raccomandato dal Consiglio superiore di marina di " stabilire con l'aumento dei noli nel primo quadrimestre (in cui si verifica il maggior movimento di emigranti) una specie di compenso ai viaggi meno rimunerativi che i vettori effettuano per non interrompere la linea, ed ai noli inferiori di cui si debbono contentare negli altri periodi dell'anno, nei quali è meno intensa la corrente dell'emigrazione ";

Considerato altresì che, se ad ogni stagione favorevole si dovesse consentire un nuovo aumento che poi venisse consolidato per tutto l'anno, in breve i noli per gli emigranti oltrepasserebbero ogni limite ragionevole, rendendo inutili le disposizioni dell'articolo 14 della legge;

Il Commissariato decise che, in generale, fossero da mantenere i noli del terzo quadrimestre 1903, e non ammettere alcun aumento.

Lo stesso Commissariato cercò tuttavia di migliorare la graduazione dei noli fra i piroscafi, per dare più sicura applicazione all'articolo 14 della legge che vuole i noli siano stabiliti secondo la classe e la velocità e secondo la qualità dei piroscafi. A questo fine tenne conto del trattamento fatto agli emigranti (quale risulta dalle relazioni dei regi commissarii) e di altri indici importanti quali sono l'anno della costruzione della nave, il suo tonnellaggio, la velocità, ecc.

Procedendo in base a questi criteri, il Commissariato ritenne che dovessero introdursi le seguenti variazioni:

1° diminuire da lire 145 a 140 i noli per gli Stati Uniti dei piro-

scafi Hesperia, Bolivia e Victoria della *Società Anglo-Italiana*, che sono di qualità scadente, come fu riconosciuto anche dal Consiglio superiore di marina, e ciò per equipararli al piroscafo California, da cui non sono dissimili;

2° diminuire da lire 200 a 190 il nolo per gli Stati Uniti del piroscafo Neckar, del *Norddeutscher Lloyd*, e ciò per ragioni di parificazione con altri piroscafi;

3° ridurre da lire 165 a lire 160 il nolo per New York ai piroscafi Gallia e Patria del vettore *La Patria*; al piroscafo Attività del vettore *Zino*, e Balilla del vettore *Saviotti*, in considerazione della velocità scarsa di questi piroscafi e della data di costruzione non recente;

4° aumentare di lire 10, sulla linea di New York, il nolo al piroscafo Washington della *Navigazione generale italiana*, e ciò per mantenere una differenza tra questo piroscafo e gli altri meno buoni della stessa Società; differenza giustificata dalle qualità nautiche e dalla maggiore velocità del Washington.

In base a questa deliberazione furono approvati dal Commissariato i noli seguenti proposti dai vettori e che sono eguali a quelli stabiliti pel terzo quadrimestre:

a) *Compagnie générale Transatlantique* per tutti i piroscafi sulla linea degli Stati Uniti;

b) *Norddeutscher Lloyd*, per i piroscafi Lahn, König Albert, Hoenzollern e Prinzess Irene per la linea degli Stati Uniti;

c) *Ercole Saviotti* per i piroscafi Regina Elena e Balilla sulla linea del Plata e pel piroscafo Regina Elena sulla linea degli Stati Uniti;

d) *Ottavio Zino* per i piroscafi Equità e Attività per la linea del Brasile.

Per gli altri vettori, le cui proposte il Commissariato ritenne di non poter approvare, fece noto quali noli massimi avrebbe consentiti. E parecchi di essi accettarono di modificare le loro proposte, accettando i noli che il Commissariato aveva dichiarato di potere approvare, e cioè:

a) *La Patria*, per i piroscafi Germania, Roma e Massilia per la linea degli Stati Uniti:

b) *Anglo Italiana*, per tutti i piroscafi sulla stessa linea, accettando così la riduzione dei noli proposta per tre dei suoi piroscafi meno buoni;

c) *Hamburg Amerika Linie*, per i piroscafi Auguste Victoria, Palatia e Phoenicia sulla linea degli Stati Uniti;

d) *Giuseppe Fornari*, per i due piroscafi di cui dispone (Sicilian e Napolitan Prince);

e) *Giacomo Rossi*, per il piroscafo San Gottardo, da lui preso a nolo, sulle linee degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile;

f) *La Ligure Brasiliana*, per tutti i piroscafi sulle linee del Brasile, da essa esercitate;

g) *La Cunard Line*, per il piroscafo Aurania.

Anche questi noli furono approvati dal Commissariato.

Mantennero le primitive proposte la *Navigazione Generale Italiana*, la *Veloce*, la *Transatlantica* di Barcellona, i *Transports Maritimes*, l'*Italia* per tutti i piroscafi e per tutte le linee esercitate, la *Patria* per il Gallia, per il Patria e per il Neustria sulla linea degli Stati Uniti; la Società *Hamburg Amerika Linie* per il piroscafo Prinz Oskar, il *Norddeutscher Lloyd* per il Neckar e *Saviotti* per il Balilla sulla stessa linea; *Zino*, per piroscafi Equità e Attività, sulle linee degli Stati Uniti e del Plata.

Rispetto alle proposte di questi vettori il Consiglio superiore di marina fu chiamato a dare il suo parere e i noli furono stabiliti con decreto del Ministro degli Affari esteri.

Si riferiscono qui appresso le ragioni addotte da ciascuna società od armatori insieme colle osservazioni che il Commissariato ritenne di dover contrapporre.

La Navigazione Generale Italiana chiese aumenti sui noli che aveva accettati per il quadrimestre in corso, così per le linee di New York e di New Orleans, come per quelle del Brasile e del Plata.

La Società insistette specialmente per un aumento sulla linea degli Stati Uniti. L'aumento chiesto fu di lire 5 per i piroscafi di 1ª cate-

goria, di lire 20 per quelli di 2ª. E ciò essa scriveva " in considerazione dei continui sacrifici sostenuti dalla Compagnia per mantenere l'ottima reputazione di tale linea, ed il suo carattere di periodicità ".

La Società adduce altresì il fatto della concorrenza, sia da parte delle Compagnie estere " determinata dal nuovo e sovrabbondante materiale impiegato, sia da parte dei vettori che impiegano un materiale scadente ed hanno iniziato e sostengono una lotta di noli e provvigioni ".

Queste ragioni non parvero abbastanza fondate.

Quanto all'aumento di materiale impiegato specialmente sulla linea degli Stati Uniti da parte di compagnie estere, si è dimostrato più sopra che il numero e il tonnellaggio dei piroscafi sono cresciuti in proporzione minore che il numero degli emigranti; onde per i vettori, nonostante il maggior numero di navi impiegate, sono migliorate anzichè peggiorate le condizioni di esercizio.

Ed anzi l'aumento del numero delle navi destinate alla linea degli Stati Uniti è prova del tornaconto delle imprese di navigazione ad esercitarle.

Per ciò che riguarda i vettori che impiegano materiale scadente (i quali, appunto per ciò, praticano noli inferiori e danno ai rappresentanti provvigioni più elevate di quelle corrisposte dalle grandi Compagnie) si osserva che questi vettori dispongono di poche navi destinate alla linea degli Stati Uniti nei periodi di maggiore affluenza di emigranti, quando tutti i piroscafi trovano facilmente carico completo.

Non ostante la concorrenza, sia di Compagnie estere, sia di altri vettori, la Navigazione Generale, nei primi 10 mesi del 1903, trasportò più di 35,000 emigranti.

La Navigazione generale insiste pure sul fatto che essa mantiene una linea regolare per gli Stati Uniti, a differenza di altri vettori; ma appunto per questa circostanza fu assegnato ai piroscafi di 1ª categoria della Navigazione generale e a quelli della Veloce (che contribuisce al mantenimento della linea settimanale per New-York) un nolo di lire 200, quantunque alcuni di questi piroscafi non potreb-

bero avere lo stesso trattamento, se non fossero impiegati nelle linee regolari. Possiamo anzi aggiungere che questo trattamento favorevole fu oggetto di speciali reclami da altri vettori, i quali facevano i confronti solamente sulle qualità nautiche dei vapori senza riguardo alla periodicità delle linee.

Infine ricordiamo che il nolo di lire 200 per New-York fu accettato dal *Norddeutscher Lloyd* per piroscafi di velocità e tonnellaggio superiori a quelli di 1ª categoria della Navigazione generale.

Circa le linee del Plata e del Brasile la *Navigazione Generale* non addusse ragioni speciali a giustificazione degli aumenti chiesti; ma debbono in proposito farsi presenti queste altre considerazioni.

I noli furono già aumentati per gli Stati Uniti come per il Plata, secondo il parere dato dal Consiglio superiore di marina, al principio del 1903. Qualora fosse stato consentito un aumento ulteriore alla Navigazione generale, si sarebbero dovuti, per equità, aumentare i noli pei piroscafi di qualità eguali o superiori appartenenti ad altri vettori, anche a quelli che accettarono il nolo proposto dal Commissariato.

La *Veloce* chiese anch'essa aumenti sui noli del terzo quadrimestre 1903, riferendosi alle ragioni addotte nei quadrimestri antecedenti (che sono in gran parte le medesime addotte dalla Navigazione generale, sopra discusse). La Società aggiunge che si prevede un prossimo aumento nel prezzo del combustibile e nel prezzo dei viveri. Ma anche di questi argomenti si è detto più sopra trattarsi di oscillazioni temporanee di prezzi, che non possono avere influenza sensibile sul corso dei noli. Inoltre, ove si dovesse accettare la ragione messa innanzi dalla Veloce, non si dovrebbero aumentare i noli soltanto di questa Società ma anche di tutti gli altri vettori.

Nota altresì la Veloce che non trova giustificata la differenza di lire 5 tra i prezzi per il Plata assegnati pel 3° quadrimestre 1903 ai piroscafi Ravenna e Toscana dell'*Italia* (nolo di lire 185) ed ai piroscafi Città di Torino e Città di Milano della Società (nolo di lire 180).

Furono riprese in esame le condizioni dei piroscafi Città di Torino e Città di Milano, in confronto con il Toscana ed il Ravenna, ma non

risultarono fondate le osservazioni della Società. La differenza dei noli è in relazione con le migliori qualità di questi ultimi piroscafi. Premesso che tanto l'*Italia* quanto la *Veloce* fanno servizio regolare per il Plata, è da avvertire che il " Città di Torino " (costruito nel 1897) ha un tonnellaggio netto di 2568 ed ha mantenuto sulla linea del Plata, nei tre viaggi compiuti, una velocità oraria media di 11.47; mentre il " Città di Milano " (costruito nello stesso anno e di tonnellaggio pressochè equivalente) ha mantenuto una velocità oraria media di 10.77, sulla stessa linea. Invece il Ravenna ed il Toscana sono piroscafi di recentissima costruzione, costruiti il primo nel 1901 e il secondo nel 1900, con tonnellaggio di 2748, ed hanno rispettivamente mantenuto, su questa linea, velocità di 12.23 e 12.07.

Nè la Società si limitò a questo confronto, ma chiese che a questi due piroscafi fosse dato, sulla linea del Plata, lo stesso nolo chiesto per i piroscafi di prima categoria (ossia di lire 210); e sulla linea del Brasile nolo di lire 200, intermedio fra quello chiesto pei piroscafi di prima categoria (lire 210) e quello chiesto pei piroscafi Città di Genova e Las Palmas (190).

Ora è da notare che i piroscafi Città di Torino e Città di Milano sono meno veloci dei piroscafi di prima categoria della stessa Società, mentre così per velocità che per assetto e tonnellaggio, sono a un dipresso eguali al Città di Genova, al quale è giusto parificarli nel nolo, non solamente sulla linea degli Stati Uniti (come ammette la Società stessa) ma anche su quella del Plata e del Brasile.

La " *Hamburg Amerika Linie* ", che per i piroscafi Palatia, Phoenicia e Auguste Victoria si conformò alle deliberazioni del Commissariato, insistette per ottenere un nolo di lire 200 per il piroscafo Prinz Oskar.

La Società fece rilevare che il piroscafo è di recente costruzione (varato nel 1902) ha un tonnellaggio lordo di 6026 e netto di 3777, è a doppia elica ed ha gli alloggi per gli emigranti in batteria e in cassero a poppavia.

Ma fu appunto in considerazione della recente data della costruzione, della doppia elica e dell'assetto del piroscafo, che si credette di

poter consentire un nolo di lire 190 per il Prinz Oskar, sulla linea di New-York, nonostante che la velocità mantenuta, nell'unico viaggio da esso compiuto, sia stata accertata (come informa l'ispettore di emigrazione di Genova) in 11.78 miglia all'ora tenuto conto dei cattivi tempi.

La Società, per sostenere il nolo di lire 200, fa un raffronto fra il Prinz Oskar ed i piroscafi Nord America, Centro America, Duchessa di Genova, Duca di Galliera e Venezuela della Veloce (per i quali sulla linea di New-York è stato consentito un nolo di lire 200) e la Società mette in rilievo che questi ultimi piroscafi sono di più antica costruzione, e per tonnellaggio e velocità sono inferiori al Prinz Oskar.

Se ciò è vero per la data di costruzione e per il tonnellaggio, non può dirsi esatto per quanto concerne la velocità.

La Società prende per base del confronto la velocità alle prove, ed afferma che il Prinz Oskar ha mantenuto una velocità di 14.50, superiore a quella che avrebbero dimostrato alle prove i piroscafi della *Veloce* suindicati. Ma la " *Hamburg Amerika Linie* „ è incorsa in un errore di fatto. Il regolamento ammette che siano dispensati dalle prove di velocità i piroscafi che possono dimostrare colle carte di bordo di aver mantenute, in altri viaggi, velocità superiori alle 10 miglia. In base a questa disposizione, il Duca di Galliera, il Centro America e il Duchessa di Genova furono dispensati dalla prova di velocità, e le cifre indicate dalla Società nei suoi confronti rappresentano non la velocità alle prove, ma la velocità effettiva dei detti piroscafi. Ora, stando alla velocità raggiunta effettivamente, risulta che, mentre il Prinz Oskar ha mantenuto una velocità di 11.78, i piroscafi suddetti della Veloce ebbero velocità superiore alle 13 miglia.

Ora, se la velocità non è il solo coefficiente della qualità dei trasporti, come osserva la Società, è però tale da non doversi trascurare nella graduazione dei noli. Che se, nei viaggi successivi, la velocità di questo piroscafo risulterà maggiore, il nolo potrà in seguito essere elevato.

Norddeutscher Lloyd. Non si raggiunse l'accordo fra questa Società e il Commissariato, unicamente pel piroscafo Neckar. La Società chie-

deva lo stesso nolo di lire 200 dato agli altri suoi piroscafi. A sostegno della sua domanda la Società adduceva che il Neckar fu parificato agli altri piroscafi con il decreto che stabiliva i noli per il primo quadrimestre 1903, ed affermava che, non essendo, in seguito, avvenuto alcun fatto nuovo, non sarebbe stata giustificata la riduzione.

In proposito si osserva che, nella revisione quadrimestrale dei noli, non solo devesi tener conto delle variazioni avvenute nel mercato, ma si devono via via introdurre quelle modificazioni nella graduazione dei noli stessi che sieno consigliate dall'esperienza.

I piroscafi del Norddeutscher Lloyd sono pressochè uguali fra loro per l'assetto, per il servizio e per il trattamento fatto agli emigranti, onde può essere scelto come indice per la graduazione dei noli fra di essi la differente velocità. Ora, mentre il Lahn, il Koenig Albert, l'Hohenzollern, il Prinzess Irene hanno velocità di 15 miglia e più, il Neckar ha una velocità di 13. 72, pressochè la stessa dei piroscafi Weimar e Gera della stessa Compagnia, per i quali essa ha accettato noli di lire 190.

Devesi altresì tener conto che, nell'ultimo viaggio compiuto dal Neckar, il Commissario regio fece alcuni rilievi sul servizio di bordo.

L'Italia insistette nel chiedere il nolo di lire 210 per il Plata, richiamandosi agli argomenti presentati per i precedenti quadrimestri. Non crediamo necessario ripetere le argomentazioni svolte già altre volte in proposito.

Ci limitiamo a rilevare la inesattezza di una affermazione della Società, che cioè il Consiglio superiore di marina abbia, nella adunanza del 13 dicembre 1902, dato parere favorevole al nolo di lire 210 chiesto dall'*Italia.* In quella adunanza, il Consiglio superiore espresse l'avviso che, in via generale e senza distinzione di vettori, potesse consentirsi qualche aumento nei noli in confronto dei quadrimestri precedenti; aumento che in effetto fu accordato col decreto del Ministro degli esteri. Che anzi, avendo la Società continuato ad insistere, nonostante ciò, nei quadrimestri successivi, per ulteriori aumenti, il Consiglio superiore di marina, nelle adunanze dell'11 aprile e dell'11 agosto

1903, espresse parere che il prezzo di lire 185 per piroscafi dell'*Italia* sulla linea del Plata dovesse tenersi come equo e sufficiente (1).

Transports Maritimes. Questa Società ritornò a chiedere il nolo di lire 200 per tutti i suoi piroscafi, così per la linea del Plata come per quella del Brasile, richiamandosi anche essa alle ragioni presentate nei precedenti quadrimestri.

In proposito si ritorna ad osservare che lo stabilire un unico nolo per le due linee sarebbe in contraddizione con quanto fu fatto per gli altri vettori e con la proporzione che deve sussistere fra il nolo e la distanza percorsa.

Si aggiunge che i *Transports Maritimes* praticano, nei porti esteri, i seguenti noli, rispetto ai quali non va dimenticato che sono noli di cartello, su cui il vettore fa talvolta delle riduzioni:

da Marsiglia, lire 170 per il Brasile e per il Plata;

da Buenos Aires, lire 180 per Genova, Napoli e Marsiglia;

da Montevideo, lire 165 per le destinazioni del Mediterraneo e lire 160 per biglietti prepagati.

Questi noli stanno in relazione con i prezzi che il Commissariato avrebbe approvato pei viaggi dall'Italia e che la Società ha praticato sin qui.

Inoltre non sono ancora del tutto cessati gli inconvenienti che erano già rilevati nello scorso quadrimestre riguardo ai viaggi di ritorno. Ed anche il Consiglio superiore di marina, nel suo parere dell'11 agosto 1903, dichiarò, ritenendo giuste le osservazioni del Commissariato, che fossero equi i noli di lire 165 per il Brasile e di lire 180 per il Plata per i piroscafi dei *Transports Maritimes*.

---

(1) Riportiamo qui appresso la parte del parere dell'11 agosto 1903, che riguarda la Società *Italia:*

" Tenuto conto delle giuste considerazioni fatte dal Commissariato e riassunte dal relatore nella sua relazione, alle quali si può anche aggiungere che, per le linee del Sud America, i noli per il viaggio di ritorno sono aumentati per il cresciuto traffico delle merci, si ritiene equo il nolo stabilito pel quadrimestre in corso per i piroscafi di detta Società, tanto per le linee del Nord America quanto per le altre ".

Transatlantica di Barcellona. La Società, non soddisfatta dell'aumento avuto nel quadrimestre precedente, chiese per tutti i suoi piroscafi noli di lire 185 per New York, di lire 200 per il Plata e di lire 220 e 225 per le varie destinazioni del Centro America. A giustificazione di queste richieste la Società, oltre il motivo generico della presente condizione del mercato dei noli, invoca le qualità nautiche, l'assetto interno dei suoi piroscafi, la bontà del servizio e del trattamento agli emigranti.

Delle qualità dei suoi piroscafi in confronto a quelli di altri vettori fu tenuto conto nell'aumento dato ai vapori di questa Società nel terzo quadrimestre, in conformità al parere del Consiglio superiore di marina.

Il Commissariato aveva deciso di mantenere tale aumento anche per il primo quadrimestre del 1904, ma non aveva consentito di accrescere ancora i prezzi per questa Società, ritenendo che ciò sarebbe ingiustificato. È da tener presente che il servizio della Transatlantica di Barcellona presenta degli inconvenienti, per i numerosi scali che i suoi piroscafi fanno nei porti della Spagna; ciò che costituisce un motivo di inferiorità fra il servizio della Transatlantica e quello degli altri vettori. A causa di questi scali, i piroscafi impiegano nella traversata un numero di giorni eguale a quello dei piroscafi di scarsa velocità. Ciò importa per gli emigranti, oltre il disagio di una più lunga navigazione, la perdita di alcune giornate di lavoro; poichè se gli emigranti sono, durante gli scali, mantenuti a bordo, perdono il vantaggio del guadagno che farebbero, lavorando appena arrivati al paese di destinazione.

Di più, come attestano le relazioni dei Commissari viaggianti, gli emigranti nei porti di scalo, sia che scendano a terra, sia che rimangano sulla nave, sono esposti a molteplici occasioni di spendere il loro danaro. Senza dire che lo scarico e il carico delle merci, che durante gli scali si fa attraverso ai locali dove sono alloggiati gli emigranti, è cagione a questi di grande incomodo, sopratutto la notte, e talora anche di pericolo, specialmente per le donne ed i bambini.

La Patria chiese venisse mantenuto, sulla linea degli Stati Uniti,

il nolo di lire 165 ai piroscafi Gallia e Patria e che venisse elevato da lire 150 a lire 165 il nolo del piroscafo Neustria.

Per quest'ultimo la Società informò che sono state rinnovate le caldaie, e che, in seguito a questa riparazione, avrà una velocità maggiore. Ma, come fu dichiarato alla Società, occorre che il piroscafo compia qualche viaggio e dimostri di avere realmente una velocità superiore alla attuale, perchè possa fissarsi un nolo più elevato, altrimenti non vi è ragione di crescere il prezzo dei trasporti del Neustria, in confronto dei quadrimestri precedenti. Se mai, la Società potrebbe valersi, nel corso del quadrimestre, delle facoltà di cui all'articolo 14, paragrafo 4°, per promuovere un cambiamento di noli.

In quanto ai piroscafi Gallia e Patria si ritenne fosse opportuno portare il nolo da lire 165 a 160 e ciò per i motivi seguenti:

Si tratta di due piroscafi costruiti rispettivamente nel 1883 e nel 1882, con un tonnellaggio netto: il primo di 2295 e il secondo di 2054. La velocità del Gallia è di miglia 10. 93 all'ora, quella della Patria di di 10. 84. Sono piroscafi di scarsa velocità, che hanno dato luogo, nei viaggi compiuti, ad alcuni inconvenienti.

Il Gallia, in un anno, ha subìto per due volte avarie alla macchina, e la seconda volta, nonostante le riparazioni eseguite pochi mesi prima; cosicchè è da ritenere che le avarie subìte si debbano alle condizioni deficienti della nave.

In quanto al Patria, anch'esso ebbe, in un viaggio, una avaria che parrebbe anch'essa dipendente dalle condizioni del piroscafo. Inoltre i commissari regi, imbarcati su questa nave, sono concordi nel fare dei rilievi sull'assetto del Patria e sul servizio di bordo.

Pertanto, tenendo conto della velocità scarsa, della data di costruzione antica e degli altri elementi che costituiscono la qualità del trasporto, il Commissariato ritenne più equo e meglio proporzionato a quello di altri piroscafi il nolo di lire 160, anzichè di lire 165.

La differenza fra i piroscafi Massilia e Neustria ed i piroscafi Gallia e Patria, per data di costruzione, per velocità e per tonnellaggio non è tale da giustificare una differenza di lire 15 sul nolo, ed una distanza di lire 10 corrisponde meglio alle diverse qualità del trasporto.

Ottavio Zino. Anche questo vettore domandò noli più alti di quelli del terzo quadrimestre per le linee degli Stati Uniti e del Plata, mentre a rigore, in una giusta parificazione coi prezzi assegnati ad altri vettori, i noli dei due piroscafi dello Zino, Attività ed Equità, dovevano, a giudizio del Commissariato, diminuirsi di lire 5. Così il piroscafo Equità come l'Attività sono di mediocri qualità nautiche.

L'Equità, costruito nel 1885, ha un tonnellaggio netto di 2139 ed ha mantenuto una velocità media oraria di 11.52 in due viaggi per il Nord-America e di 10. 91 in quattro viaggi per il Plata. Inoltre i regi commissari hanno fatto dei rilievi circa l'assetto interno e la qualità del trasporto, e notato delle deficenze nel trattamento agli emigranti.

L'Attività, costruito nel 1889, ha un tonnellaggio netto di 1615 ed ha mantenuto una velocità di 10. 19 in due viaggi sulla linea del Nord e di 10. 71 su quattro viaggi sulla linea del Sud. Anche per questo piroscafo i regi Commissari hanno fatto delle osservazioni, notando nei servizi una parsimonia eccessiva a danno degli emigranti.

Tenuto conto di tutto ciò, il Commissariato ritenne equo che fosse assegnato un nolo di lire 170 per i due piroscafi sulla linea del Plata, ossia un nolo eguale a quello accettato dal vettore Saviotti per il Balilla. Così pure non parrebbe giustificato stabilire fra questi piroscafi e il San Gottardo (per cui il vettore Giacomo Rossi accettò il nolo di lire 165) una differenza maggiore di lire 5.

Per la linea degli Stati Uniti il Commissariato propose un nolo di lire 160 per l'Attività e lire 165 per l'Equità (in ragione della maggiore velocità raggiunta su questa linea in confronto all'altro vapore).

Non converrebbe stabilire una differenza maggiore di lire 10 fra l'Attività ed il Massilia e l'Algeria, non inferiori ad esso per velocità nè per anno di costruzione, e solo un poco meno buoni per l'assetto interno. Del pari l'Equità, dato lo scarso tonnellaggio, la costruzione piuttosto antica e la scarsa velocità, non potrebbe avere nolo superiore a lire 165, senza che venisse meno a quella proporzione e graduazione di nolo tra i vettori, che si cerca di precisare sempre meglio e in base a più sicuri elementi di fatto.

Ercole Saviotti. Questo vettore fece istanza perchè non fosse ridotto

[illegible] i premi [illegible] sulla linea [illegible] generale [illegible] presente [illegible] all'art. [illegible] del regolamento.

[illegible] i premi [illegible] sulla linea di New York [illegible] alla misura regolamentare [illegible] della linea maggiore [illegible] dell'emigrazione [illegible] il Commissariato [illegible]

[illegible] al Consiglio superiore di marina il Commissariato [illegible] che il Consiglio volesse [illegible] di mantenere in generale [illegible] e che volesse dare parere [illegible] per [illegible] premi proposti nell'intento di una migliore graduazione dei premi.

Il Consiglio superiore di marina [illegible] del Commissariato [illegible] il suo parere nell'adunanza del 14 dicembre [illegible] che fossero da mantenere [illegible] salvo [illegible] il Consiglio espresse parere favorevole alle proposte del Commissariato, salvo quanto [illegible]

Il Ministro degli affari esteri [illegible] del Consiglio superiore di marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo e Messina [illegible] pel quadriennio [illegible] 1904, [illegible] dicembre [illegible] stampato in principio della presente relazione.

---

1 [illegible] a pagina [illegible] e seg.

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

Allegato **A**.

Noli massimi stabiliti dall'applicazione della legge sull'emigrazione fino al 1° quadrimestre 1904, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904 (1)
Navigazione Generale Italiana.										
Umbria	—	—	—	185	195	200	200	205	200	200
Sicilia	185	185	185	185	195	200	200	205	200	200
Sardegna	—	185	185	185	195	200	200	205	200	200
Liguria	185	185	185	185	195	200	200	205	200	200
Lombardia	185	185	185	185	195	200	200	205	200	200
Regina Margherita	—	—	—	—	195	200	200	205	200	200
Orione	—	—	—	—	195	200	200	205	200	200
Sirio	—	—	—	—	195	200	200	205	200	200
Perseo	—	—	—	—	195	200	200	205	200	200
Washington	—	—	—	175	185	190	175	195	185	185
Archimede	—	175	175	175	175	180	175	195	175	175
Marco Minghetti	—	—	—	175	175	180	175	195	175	175
Manilla	—	175	175	—	175	180	175	195	175	175
Piemonte	—	—	—	—	—	175	170	190	170	170
Etruria	—	—	—	—	—	—	170	190	170	170

(1) I noli segnati con asterisco nell'ultima colonna sono quelli approvati dal Commissariato; quelli senza asterisco furono stabiliti dal Ministro degli affari esteri.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

PIROSCAFI	1901	1° quadr. 1902	2° quadr. 1902	3° quadr. 1902	1° quadr. 1903	2° quadr. 1903	3° quadr. 1903	Proposti 1904	Commissariato 1904	Approvati 1904
La Veloce.										
Savoia	—	185	—	—	195	200	200	205	200	20
Nord America	175	185	185	185	195	200	200	205	200	20
Duca di Galliera	—	185	—	—	195	200	200	205	200	20
Centro America	—	185	—	—	195	200	200	205	200	20
Venezuela	—	185	—	—	195	200	200	205	200	20
Duchessa di Genova	—	185	—	—	195	200	200	205	200	20
Città di Napoli	—	—	—	—	185	190	190	205	190	1
Città di Milano	—	175	175	175	175	180	175	195	175	17
Città di Torino	185	175	175	175	175	180	175	195	175	17
Città di Genova	—	175	175	175	175	180	175	195	175	17
Las Palmas	—	175	175	—	—	—	175	195	175	17
La Patria.										
Germania	—	—	—	—	—	195	195	200	195	* 1
Roma	—	—	—	180	185	190	195	200	195	* 1
Gallia	165	165	165	160	160	165	165	170	160	1
Patria	165	165	165	160	160	165	165	170	160	1
Neustria	165	165	165	160	150	150	150	170	150	1
Massilia	—	165	165	160	150	150	150	155	150	* 1
Anglo-Italiana.										
Calabria	175	165	165	160	160	170	175	180	175	* 17
Perugia	175	165	165	160	160	170	175	180	175	* 17
Algeria	—	165	165	150	150	150	150	170	150	* 1
Hesperia	—	165	165	150	145	145	145	165	140	* 14
Bolivia	165	165	165	150	145	145	145	165	140	* 14
Victoria	165	165	165	150	145	145	145	165	140	* 14
California	—	165	165	150	140	140	140	165	140	* 14

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Hamburg-Amerika Linie.										
Auguste Victoria	—	—	—	—	—	—	200	210	200	* 200
Palatia	—	—	—	180	185	190	190	200	190	* 190
Phoenicia	—	—	—	180	185	190	190	200	190	* 190
Prinz Oscar	—	—	—	—	—	—	185	205	190	190
Giuseppe Fornari.										
Sicilian Prince	—	—	—	170	175	180	175	180	175	* 175
Napolitan Prince	—	—	—	—	175	170	175	180	175	* 175
Ottavio Zino.										
[illegible]ità	—	—	165	160	160	165	170	(a) 180	(b) 165	(c) 170
Attività	—	—	165	160	160	165	165	(a) 180	(d) 160	(b) 165
Norddeutscher Lloyd.										
Lahn	210	185	185	185	195	200	200	200	200	* 200
König Albert	—	—	—	—	—	200	200	200	200	* 200
Hohenzollern	210	185	185	185	195	200	200	200	200	* 200
Prinzess Irene	—	—	—	—	—	200	200	200	200	* 200
Neckar	—	—	—	—	195	—	—	200	190	195

(a) Per Nuova Orléans L. 200.
(b) Id „ 190
(c) Id. „ 195.
(d) Id. „ 185.

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904
Compagnia Transatlantica di Barcellona.										
Buenos Aires	175	175	175	175	175	(a) 180	(a) 180	185	180	180
Leon XIII	—	175	175	175	175	(a) 180	(a) 180	185	180	180
Manuel Calvo	—	—	—	175	175	(a) 180	(a) 180	185	180	180
P. de Satrustegui	—	—	—	—	175	(a) 180	(a) 180	185	180	180
Montevideo	—	—	—	—	175	(a) 180	(a) 180	185	180	180
Montserrat	—	—	—	—	175	(a) 180	(a) 180	185	180	180
Cataluña	—	—	—	—	—	—	(a) 180	185	180	180
Navigazione Generale Italiana. (Da Palermo a Nuova Orleans).										
Manilla	—	195	195	195	195	200	200	205	200	200
Washington	—	195	195	—	195	200	200	205	200	200
Archimede	—	195	195	—	195	200	200	205	200	200
Marco Minghetti	—	195	195	—	195	200	200	205	200	200
Ercole Saviotti.										
Regina Elena	—	—	—	—	—	175	175	175	175	* 175
Balilla	—	—	—	—	—	165	165	165	160	160
Compagnie Générale Transatlantique. (Dall'Havre a Nuova York).										
L'Aquitaine	—	150	150	148	150	195	155	155	155	* 155
La Bretagne	—	150	150	148	150	155	155	155	155	* 155
La Champagne	—	150	150	148	150	155	155	155	155	* 155
La Gascogne	—	150	150	148	150	155	155	155	155	* 155
La Lorraine	—	150	150	148	150	155	155	155	155	* 155
La Savoie	—	150	150	148	150	155	155	155	155	* 155
La Touraine	—	150	150	148	150	155	155	155	155	* 155

(a) È stabilito il nolo di L. 200 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana e di L. 225 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana-Vera Cruz.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1901
Segue **Linee degli Stati Uniti.** (Da Genova o da Napoli a Nuova York).										
Giacomo Rossi.										
San Gottardo	—	—	—	—	—	160	155	(a) 160	(b) 155	(b) *155
Cunard Line.										
Aurania	—	—	—	—	—	—	—	200	190	* 190
Linee del Brasile. (Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)										
Navigazione Generale Italiana.										
Umbria	—	—	—	—	180	180	180	210	180	180
Sicilia	—	—	—	—	180	180	180	210	180	180
Sardegna	—	—	—	—	180	180	180	210	180	180
Liguria	—	—	—	—	180	180	180	210	180	180
Lombardia	—	—	—	—	180	180	180	210	180	180
Regina Margherita	—	—	160	—	180	180	180	210	180	180
Orione	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Sirio	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Perseo	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Washington	165	160	160	160	170	170	165	190	165	165
Archimede	—	—	—	—	165	165	165	190	165	165
Marco Minghetti	—	—	160	—	165	165	165	190	165	165
Manilla	—	160	160	160	165	165	165	190	165	165
Piemonte	—	—	—	—	—	165	160	180	160	160
Etruria	—	—	—	—	—	165	160	180	160	160

(a) Per Nuova Orleans L. 185.
(b) Id. „ 180.

Segue **Linea del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato e fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904
La Veloce.										
Savoia	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Nord America	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Duca di Galliera	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Centro America	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Venezuela	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Duchessa di Genova	—	160	160	—	180	180	180	210	180	180
Città di Napoli	—	—	—	—	170	170	170	210	170	170
Città di Milano	165	160	160	160	165	165	165	200	165	165
Città di Torino	—	160	160	—	165	165	165	200	165	165
Città di Genova	170	160	160	—	165	165	165	190	165	165
Las Palmas	175	160	160	—	165	165	165	190	165	165
Transports maritimes à vapeur.										
Les Andes	165	160	160	160	165	165	165	200	165	165
Orléanais	165	160	160	160	165	165	165	200	165	165
Nivernais	165	160	160	160	165	165	165	200	165	165
Algérie	—	—	—	—	165	165	165	200	165	165
Aquitaine	—	—	—	—	165	165	165	200	165	165
Les Alpes	165	160	160	—	165	165	165	200	165	165
Provence	165	160	160	—	165	165	165	200	165	165
Italie	—	160	160	—	165	165	165	200	165	165
Espagne	—	160	160	—	165	165	165	200	165	165
France	—	—	—	—	—	—	—	200	165	165
Ottavio Zino.										
Equità	165	160	160	160	165	165	165	165	165	* 165
Attività	165	160	160	160	165	165	165	165	165	* 165

Segue Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904
Ligure Brasiliana.										
Re Umberto	165	160	160	160	160	160	165	190	165	* 165
Rio Amazonas	165	160	160	160	160	160	165	190	165	* 165
Minas	165	160	160	160	160	160	—	190	165	* 165
Colombo (Genova-Belem)	168	160	160	160	160	160	160	190	160	* 160
Id. (Genova-Manaos)	208	185	185	185	185	185	185	190	185	* 185
Italia.										
Ravenna	—	—	—	—	165	165	165	190	165	170
Toscana	—	—	—	—	165	165	165	190	165	170
La Plata	—	—	—	—	165	165	165	190	165	170
Antonina	—	—	—	—	165	165	165	190	165	170
Giacomo Rossi.										
San Gottardo	—	—	—	—	—	155	150	155	150	* 150

Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904
Navigazione Generale Italiana.										
Umbria	—	—	—	—	200	200	200	230	200	200
Sicilia	—	—	—	—	200	200	200	230	200	200
Sardegna	—	—	—	—	200	200	200	230	200	200
Liguria	—	—	—	—	200	200	200	230	200	200
Lombardia	—	—	—	—	200	200	200	230	200	200
Regina Margherita	230	—	185	185	200	200	200	230	200	200
Orione	210	185	185	185	200	200	200	230	200	200
Sirio	210	185	185	185	200	200	200	230	200	200
Perseo	210	185	185	185	200	200	200	230	200	200
Washington	—	—	—	170	190	190	190	200	190	190
Archimede	—	—	—	—	185	185	180	200	180	180
Marco Minghetti	—	—	—	—	185	185	180	200	180	180
Manilla	—	170	170	—	185	185	180	200	180	180
Piemonte	—	—	—	—	—	—	175	200	175	175
Etruria	—	—	—	—	—	—	175	200	175	175

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904

Segue **Linea del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)

PIROSCAFI										
La Veloce.										
Savoia	210	185	185	185	200	200	200	230	200	200
Nord America	—	185	185	—	200	200	200	210	200	200
Duca di Galliera	210	185	185	185	200	200	200	210	200	200
Centro America	210	185	185	185	200	200	200	210	200	200
Venezuela	210	185	185	185	200	200	200	210	200	200
Duchessa di Genova	190	185	185	185	200	200	200	210	200	200
Città di Napoli	—	—	—	—	190	190	190	210	190	190
Città di Milano	190	170	170	170	185	185	180	210	180	180
Città di Torino	—	170	170	—	185	185	180	210	180	180
Città di Genova	190	170	170	170	185	185	180	200	180	180
Las Palmas	—	—	—	—	—	—	180	200	180	180
Italia.										
Ravenna	200	170	175	175	185	185	185	210	185	185
Toscana	190	170	175	175	185	185	185	210	185	185
La Plata	200	170	175	175	185	185	185	210	185	185
Antonina	200	170	175	175	185	185	185	210	185	185
Ercole Saviotti.										
Regina Elena	—	—	—	—	—	—	180	180	180	* 180
Balilla	—	—	—	—	—	—	170	170	170	* 170
Ottavio Zino.										
Equità	—	—	—	165	175	175	175	180	170	175
Attività	—	—	—	165	175	175	175	180	170	175

Segue **Linee del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904
Transports maritimes à vapeur.										
Les Andes	190	170	170	170	180	180	180	200	180	180
Algérie	—	—	—	—	180	180	180	200	180	180
Aquitaine	—	—	—	—	180	180	180	200	180	180
Les Alpes	190	170	170	170	180	180	180	200	180	180
Provence	190	170	170	170	180	180	180	200	180	180
Italie	190	170	170	170	180	180	180	200	180	180
Espagne	190	170	170	170	180	180	180	200	180	180
France	150	170	—	—	180	180	180	200	180	180
Compagnia Transatlantica di Barcellona.										
Buenos Aires	—	170	170	—	180	180	185	200	185	185
Leon XIII	190	170	170	170	180	180	185	200	185	185
Manuel Calvo	—	—	—	—	180	180	185	200	185	185
P. de Satrustegui	—	—	—	170	180	180	185	200	185	185
Montevideo	—	—	—	—	180	180	185	200	185	185
Montserrat	—	—	—	—	180	180	185	200	185	185
Cataluña	—	—	—	—	—	—	—	200	185	185
Giacomo Rossi.										
San Gottardo	—	—	—	—	—	170	165	170	165	* 165

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestro 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904

Linea del Centro America.

La Veloce (*a*).										
Savoia.	—	—	—	—	—	200	200	220	200	200
Nord America	—	—	—	—	—	200	200	200	200	* 200
Duca di Galliera	—	—	—	—	—	200	200	200	200	* 200
Centro America	—	—	—	—	—	200	200	200	200	* 200
Venezuela	—	—	—	—	—	200	200	200	200	* 200
Duchessa di Genova. . .	—	—	—	—	—	200	200	200	200	* 200
Città di Napoli.	—	—	—	—	—	200	195	200	195	195
Città di Milano	—	—	—	—	—	200	195	200	195	195
Città di Torino	—	—	—	—	—	200	195	200	195	195
Città di Genova.	—	—	—	—	—	200	195	200	195	195
Las Palmas	—	—	—	—	—	200	195	200	195	195
Compagnia Transatlantica di Barcellona.										
Leon XIII	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 200	(*d*) 195	(*e*) 195
Buenos Aires.	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 200	(*d*) 195	(*e*) 195
Manuel Calvo	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 200	(*d*) 195	(*e*) 195
P. de Satrustegui. . . .	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 200	(*d*) 195	(*e*) 195
Montevideo	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 200	(*d*) 195	(*e*) 195
Montserrat.	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 200	(*d*) 195	(*e*) 195
Cataloña	—	—	—	—	—	—	—	(*c*) 200	(*d*) 195	(*e*) 195

(*a*) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colon e Puerto Limon.

(*b*) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

(*c*) Tali noli furono proposti per Puertorico e Habana; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra la Società propose un nolo di L. 225; e per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana, lo stesso nolo di L. 225.

(*d*) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il Commissariato avrebbe approvato per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e la Guayra il nolo di L. 200, e per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana, il nolo di L. 220.

(*e*) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo è fissato in L. 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, e in L. 220 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

ALLEGATO **B.**

Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggieri di 3ª classe (*)

31

PORTI EUROPEI

Norvegia.

Christiania.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Co e Hamburg-America Linie	DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Co e Hamburg-America Linie
Montevideo	277	Sabanilla	277
Buenos Aires	277	Avana	341
Rio de Janeiro	277	Nuova Orleans	313
Santos	277	Nuova York	183
Bahia	277	Boston	183
Pernambuco	277	Halifax	157
Belem (Parà)	277	S. John (Canadà)	186
Manaos	277	Quebec	157
La Guayra	277	Montreal	157
Puerto Cabello	277		

Inghilterra.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Anchor Line		Allan Line
	Celeri	Commerciali	
Nuova York	144.30	138. »	138. »
Boston	144.30	138. »	138. »
Halifax (a)	»	»	138. »
St. John (Canadà) (a)	»	»	138. »
Quebec (a)	»	»	138. »
Montreal (a)	»	»	148.46

(a) I viaggi per il Canadà sono sospesi nella stagione invernale e saranno ripresi nel mese di marzo 1904.

(*) Le cifre riportate sono tratte da alcuni rapporti dei R. Consoli e delle Camere di commercio italiane all'estero, dei mesi di ottobre e novembre 1903. I prezzi sono indicati in lire italiane.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line — Celeri	White Star Line — Commerciali	Cunard Line — Celeri	Cunard Line — Commerciali	American Line	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co.	Allan Line
Nuova York	150. »	143.75	150. »	143.75	137.50	»	»	»
Boston (a)	150. »	143.75	150. »	143.75	137.50	»	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	137.50	»	137.50
St. John (Canadà)	»	»	»	»	»	»	137.50	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	137.50	»	»
Montreal (b)	»	»	»	»	»	147.92	»	»

(a) Le Compagnie di navigazione fanno proseguire i passeggeri da Boston a Philadelphia e Baltimora senza altra spesa.

(b) I passeggieri diretti a Montreal sbarcano a Quebec e vengono fatti proseguire fino a Montreal per ferrovia.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	»
Buenos Aires	200. »	»
Rio de Janeiro	200. »	»
Santos	200. »	»
Bahia	200. »	»
Pernambuco	200. »	»
La Guayra	300. »	»
Sabanilla	300. »	»
Colon	300. »	»
Nuova Orleans	»	245. »
Nuova York	»	150. »
Boston	»	150. »
Halifax	»	198. »
St. John (Canadà)	»	192. »
Quebec	»	195. »
Montreal	»	185. »

Nota. — I passeggieri di 3ª classe, che vogliono partire da questo porto per gli Stati Uniti, devono avere dimorato in Inghilterra almeno 5 settimane, e ciò per la convenzione fra le varie Compagnie di navigazione.

Germania.

Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud Americana
	Celeri	Commerciali	Celeri	Commerciali	
Montevideo	»	200. »	»	200. »	200. »
Buenos Aires	»	200. »	»	200. »	200. »
Rio de Janeiro	»	187.50	»	187.50	187.50
Santos	»	187.50	»	187.50	187.50
Bahia	»	187.50	»	187.50	187.50
Pernambuco	»	187.50	»	187.50	187.50
Belem (Parà)	»	200. »	»	»	200. »
Manaos	»	225. »	»	»	225. »
La Guayra	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	262.50
Sabanilla	»	262.50	»	»	262.50
Colon	»	262.50	»	»	262.50
Vera Cruz	»	175. »	»	»	»
Avana	»	175. »	»	175. »	»
Nuova Orleans (via Nuova York)	344.50	332. »	»	»	»
Nuova York	212.50	200. »	212.50	200. »	»
Boston (via Nuova York)	228.50	216. »	»	»	»
Halifax	»	150. »	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	258.50	246. »	»	»	»
Montreal (via Nuova York)	248. »	235.50	»	»	»

Olanda.

Rotterdam.

DESTINAZIONI	Holland American Line
Nuova York	187.50

Belgio.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Sud-Americana	Hamburg-Amerika Linie	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line	American Line
Montevideo	200. »	»	200. »	»	»	»	»	»
Buenos Aires . . .	200. »	»	200. »	»	»	»	»	»
Pernambuco	187.50	»	187.50	»	»	»	»	»
Bahia.	187.50	»	187.50	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro. . .	187.50	»	187.50	»	»	»	»	»
Santos	187.50	»	187.50	»	»	»	»	»
Avana	175. »	»	»	»	»	»	»	»
Belem (Parà). . . .	»	200. »	»	»	»	»	»	»
Manaos	»	225. »	»	»	»	»	»	»
La Guayra	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Puerto Cabello . . .	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Sabanilla	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Colon	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Vera Cruz	»	»	262.50	»	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	187.50	(1) 175. »	»	»	(1) 187.50
Boston	»	»	»	»	(1) 175. »	»	(1) 175. »	»
Halifax.	»	»	»	»	»	»	(1) 175. »	»
St. John	»	»	»	»	»	(1) 175. »	»	»
Quebec.	»	»	»	»	»	(1) 175. »	(1) 175. »	»

(1) I piroscafi di queste Società partono da Liverpool. Nel prezzo del passaggio è compreso il trasporto da Anversa a Liverpool.

Francia.

Boulogne s/m.

DESTINAZIONI	Holland American Line	Hamburg-Amerika Linie
Montevideo	»	200
Buenos Aires	»	200
Rio de Janeiro	»	200
Nuova York	160	140
Halifax	»	140

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Nuova York	185	»
Montevideo	»	150
Buenos Aires	»	150
Santos	»	150
Rio de Janeiro	»	150
Bahia	»	150
Pernanbuco	»	150

Cherbourg.

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Linie	Red Star Line	Royal Mail	Amburghese Sud-Americana
Nuova York	162.50	162.50	162.50	162.50	»	»
Pernambuco	»	»	»	»	201.20	»
Bahia	»	»	»	»	226.35	»
Rio de Janeiro	»	»	»	»	226.35	»
Santos	»	»	»	»	226.35	»
Montevideo	»	»	»	»	226.35	200. »
Buenos Aires	»	»	»	»	226.35	200. »

St. Nazaire.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique
La Guayra	400
Puerto Cabello	400
Sabanilla	400
Colon	400
Vera Cruz	400
Avana	400

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company
Montevideo	Da 160. » a 210. »
Buenos Aires	» 165. » » 215. »
Rio de Janeiro	» 150. » » 200. »
Bahia	» 150. » » 200. »
Pernambuco	» 150. » » 200. »

Nota. — I noli più bassi sono per gli emigranti viaggianti in gruppi; quelli più alti per gli emigranti che prendono cabine di famiglia con 2 o 4 letti.

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
La Guayra	»	400	»
Puerto Cabello	»	400	»
Sabanilla	»	400	»
Colon	»	400	»
Vera Cruz	«	400	»
Avana	»	400	»

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Transports Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique
Montevideo	135. »	170. »	»
Buenos Ayres	135. »	170. »	»
Rio de Janeiro	135. »	170. »	»
Santos	135. »	170. »	»
Bahia	160. »	»	»
Pernambuco	160. »	»	»
La Guayra	»	»	200. »
Puerto Cabello	»	»	200. »
Sabanilla	»	»	200. »
Colon	»	»	200. »
Vera Cruz	180. »	»	»
Avana	180. »	»	»
Nuova Orleans	312. »	»	»
Nuova York	182.50	»	»
Boston	202.50	»	»
Quebec	205. »	»	»
Montreal	205. »	»	»

Portogallo e Spagna (1).

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Booth Line	Amburghese Sud-Americana	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs Réunis	Ligure Brasiliana	Empreza Insulana de Navigacão
Montevideo	160	160	160	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires	160	160	160	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	128	128	128	»	116	116	116	»	»
Belem (Parà)	»	»	»	125	125	125	»	125	»
Manaos	»	»	»	170	170	170	»	170	»
Nuova York	»	»	»	»	»	»	»	»	210

(1) Ai prezzi indicati, in lire italiane, pei porti di Cadice e Barcellona devono aggiungersi 5 *pesetas* per tassa d'imbarco per ciascun emigrante; più come tassa d'immigrazione *pesetas* 16.70 pel porto di Nuova York e 8.35 per quello di Avana.

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona
Montevideo	150. »
Buenos Aires	150. »
La Guayra	187.50
Puerto Cabello	187.50
Sabanilla	187.50
Colon	187.50
Puerto Limon	187.50
Vera Cruz	187.50
Avana	168.75
Puerto Rico	150. »
Nuova York	168.75

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Ligure Brasiliana	Folch e C.	Transatlantica Francese	Pinillos, Izquierdo & C.
Buenos Aires	150. »	150. »	150. »	»	142.50	»	»
Montevideo	150. »	150. »	150. »	»	142.50	»	»
Santos	150. »	150. »	»	»	»	150. »	»
Rio de Janeiro	150. »	150. »	»	»	»	150. »	»
Belem (Parà)	»	»	»	150. »	»	»	»
Manaos	»	»	»	157.50	»	»	»
La Guayra	»	»	187.50	»	»	175. »	»
Puerto Cabello	»	»	187.50	»	»	175. »	»
Sabanilla	»	»	187.50	»	»	175. »	»
Colon	»	»	187.50	»	»	175. »	»
Vera Cruz	»	»	187.50	»	»	»	»
Avana	»	»	168.75	»	129. »	»	150. »
Nuova York	»	»	168.75	»	»	»	»
Nuova Orleans	»	»	»	»	»	»	210. »

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.

Montreal.

DESTINAZIONI	Allan Line	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co.
Liverpool. . . { Vapori rapidi	133.90	133.90	128.75
Liverpool. . . { Id. commerciali	128.75		
Anversa	164.80	»	164.80
Havre	164.80	»	164.80
Brema	164.80	»	164.80
Amburgo	164.80	»	164.80
Genova	»	154.50	»
Napoli	»	154.50	»
Prepagati:			
Liverpool	136.50	136.50	136.50
Anversa	188. »	»	»
Havre	»	»	»
Genova	»	154.50	»
Napoli	»	154.50	»

Boston.

DESTINAZIONI	Dominion Line	Cunard Line	Leyland Line	White Star Line
Genova	»	»	»	175.10
Napoli	»	»	»	175.10
Palermo	»	»	»	185.40
Liverpool	144.20	144.20	144.20	»
Prepagati:				
da Genova a Boston	»	»	»	180.25
» Napoli »	»	»	»	180.25
» Palermo »	»	»	»	185.40
» Liverpool »	142.90	142.90	142.90	»

Nuova York.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Norddeutscher Lloyd	Hamburg-Amerika Linie		Anglo Italiana (Anchor Line)		La Patria (Fabre Line)		G. Piniar (Prince Line)	Compagnie Générale Transatlantique via Havre	American Line via Liverpool	Holland-American Line via Anversa	Cunard Line
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali		Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
Genova	175.10		169.95	154.50	175.10	185.40	159.65	154.50	144.80	169.95	144.80	139.05	180.25	169.95	190.55	164.80
Napoli	175.10		169.95	154.50	175.10	185.40	159.65	154.50	144.80	169.95	144.80	139.05	180.25	190.20	190.55	164.80
Palermo	185.40		180.25	164.80	185.40	195.70	169.95	164.80	154.50	180.25	150.30	149.35	•	190.55	•	175.10
Messina	185.40		180.25	164.80	185.40	195.70	169.95	164.80	154.50	180.25	150.30	149.35	•	190.55	•	175.10
Havre	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	164.80	•	•	•
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:																
Genova	182.80	172.50	157.10		180.25	154.50		169.95	154.50	182.80	140.80	14?.80	208.85	•	164.15	164.80
Napoli	182.80	172.50	157.10		180.25	154.50		169.95	154.50	182.80	140.80	140.80	•	•	•	154.80
Palermo	190.55	172.50	167.40		190.55	164.80		180.25	164.80	190.55	157.10	151.95	•	•	•	164.80
Messina	190.55	172.50	167.40		190.55	164.80		180.25	164.80	190.55	157.10	157.10	•	•	•	164.80
Havre	•	•	•		•	•		•	•	•	•	•	180.80	•	•	•

Philadelphia.

DESTINAZIONI	Red Star Line	Norddeutscher Lloyd
Anversa	180.25	»
Brema	»	210

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	Anglo Italiana
Genova	195.70	195.70
Napoli	195.70	195.70
Messina	195.70	195.70
Palermo	195.70	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato)	185.40	185.40

America Centrale.

Avana.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	Norddeutscher Lloyd	Pinillos, Izquierdo & C.
Genova	190	»	»	»
Barcellona	165	»	»	165
Cadice	165	»	»	150
Coruña	150	160	150	150
Santander	150	160	»	150
Canarie	»	»	»	150
Brema	»	»	170	»

Nota. — Tutte le Compagnie di navigazione vendono biglietti di chiamata (prepagati) agli stessi prezzi dei biglietti di passaggio.

Puerto Cabello.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Generale Transatlantique	La Veloce	Hamburg Amerika Linie
Cadice	175	»	»	»
Barcellona	175	»	»	»
Genova	175	»	175	»
Marsiglia	»	175	175	»
Bordeaux	»	175	»	»
St. Nazaire	»	175	»	»
Havre	»	»	»	312
Hamburg	»	»	»	312

La Guayra.

DESTINAZIONI	La Veloce	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	Compagnia Austro Americana
Cadice	»	175	»	»
Barcellona	»	175	225	»
Genova	175	175	»	130
Napoli	175	175	»	»
Marsiglia	»	175	130	»
St. Nazaire	»	»	400	»
Bordeaux	»	»	400	»
Trieste	»	»	»	130
Prepagati:				
da Cadice	205	175	»	»
» Barcellona	205	175	»	»
» Genova	205	175	»	»
» Napoli	205	175	»	»
» Marsiglia	205	»	175	»

America Meridionale (1).

Bahia.

DESTINAZIONI	Transports maritimes	Messageries maritimes	Royal Mail	Pacific R. N. Mail	Amburghese Sud-Americana
Marsiglia	206	»	»	»	»
Genova	206	»	»	»	»
Napoli	206	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	176.75	»
Bordeaux	»	200	»	»	»
La Pallice	»	»	»	227.25	»
Cherbourg	»	»	227.25	»	»
Boulogne	»	»	»	»	225

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud Americana	Ligure Brasiliana
Liverpool	202. »	»	»
Lisbona	126.25	126.25	125. »
Havre	202. »	202. »	»
Amburgo	»	227.25	»
Genova	»	»	160. »
Napoli	»	»	172.60

Nota. — Pei biglietti di chiamata (prepagati) le tre Compagnie fanno pagare gli stessi prezzi.

(1) Pei porti del Brasile, ai prezzi indicati si deve aggiungere la tassa di reis 5000 imposta dal Governo Brasiliano per ciascun passeggiero di 3ª classe imbarcato.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries Maritimes	Chargeurs Réunis	Pacific Steam Navig. Company	Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Linie
Cherbourg	202. »	»	»	»	»	»
Southampton	202. »	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
Havre	»	»	150. »	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227.25	»	»
Anversa	»	»	»	»	180. »	»
Brema	»	»	»	»	180. »	»
Amburgo	»	»	»	»	180. »	227.25
Rotterdam	»	»	»	»	»	227.25

Nota. — I biglietti di chiamata hanno gli stessi prezzi dei biglietti di passaggio.

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Ligure Brasiliana	Transports maritimes
	Celeri	Commerciali	Celeri	Commerciali		
Genova	160	150	160	140	140	130
Napoli	160	150	160	140	140	130
Prepagati:						
da Genova	143		143		143	143
da Napoli	143		143		143	143

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Ligure Brasiliana	Transports Maritimes	Italia
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali			
Genova	170	160	170	150	150	140	150
Napoli	170	160	170	150	150	140	150
Marsiglia	170	160	170	150	150	140	150
Barcellona	195	185	195	175	175	»	»
Da Genova o Napoli a Santos (prepagato)	143	143	143	143	143	160	»

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Transports Maritimes	Puglia	Gelidense
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
Barcellona	190	165	190	165	190	165	165	165	165
Marsiglia	190	165	190	165	190	165	165	165	165
Genova	190	165	190	165	190	165	165	165	165
Napoli	190	165	190	165	190	165	165	165	165
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati)	180	160	180	160	180	160	160	160	160

Buen

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Italia	Puglia	Amburgh[e] Sud-American[a]
Genova	200. »	200. »	190. »	170. »	»
Napoli	200. »	200. »	190. »	170. »	»
Messina	210. »	210. »	200. »	180. »	»
Catania	210. »	210. »	200. »	180. »	»
Palermo	210. »	210. »	200. »	180. »	»
Barcellona (1)	205. »	205. »	195. »	»	»
Vigo (1)	»	»	»	»	200. »
Cadice (1)	»	»	»	»	»
Malaga (1)	»	»	»	»	»
Marsiglia	»	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	225. »
Bordeaux	»	»	»	»	»
La Pallice	»	»	»	»	»
Liverpool	»	»	»	»	»
Southampton	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	225. »
Brema	»	»	»	»	»
Anversa	»	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (prepagato)	197.50	197.50	»	»	»
Da Messina o Palermo a Buenos Aires (prepagato)	207.50	207.50	»	»	»

…rea.

…satlantica di …arcellona	A. Folch e C.	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd
180. »	160. »	180. »	»	»	»	»
180. »	160. »	180. »	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
1[illegible]0. »	»	»	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
180. »	160. »	180. »	»	»	»	»
180. »	175. »	»	202. »	200. »	200. »	150. »
1[illegible]0. »	160. »	»	»	»	»	»
»	160. »	»	»	»	»	»
»	160. »	180. »	»	»	»	»
»	»	»	»	227.25	»	225. »
»	»	»	»	»	185. »	»
»	»	»	202. »	»	»	»
»	»	»	227.25	»	»	»
»	»	»	»	227.25	»	225. »
»	»	»	202. »	200. »	200. »	»
»	»	»	»	»	»	200. »
»	»	»	»	»	»	200. »
»	»	»	»	252.50	»	225. »
»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»

ALLEGATO C.

Noli praticati negli anni 1900 e 1901 per il trasporto di passeggieri di 3ª classe dall'Italia a Nuova York, a Rio de Janeiro e Santos, e al Plata, in confronto con i noli massimi per le stesse destinazioni, stabiliti a norma della legge 31 gennaio 1901, per gli anni 1902 e 1903 (1).

A. — Nuova York.

SOCIETÀ	Porto di partenza	1900	1901 gennaio-agosto	1901 settembre-dicembre	1902 (2)	1903 (2)
Navigazione Generale italiana	Genova	180	180	175 a 185	175 a 185	175 a 200
	Napoli	165	165 a 185			
La Veloce	Genova	»	175 a 190	170 a 185	175 a 185	175 a 200
	Napoli	»	175 a 185			
Anchor Line (ora Anglo-Italiana, noleggiatrice)	Genova	»	»	165 a 175	150 a 165	140 a 175
	Napoli	165	165 a 191			
Cyprien Fabre e C. (ora La Patria, noleggiatrice). . . .	Genova	»	»	165	160 a 180	150 a 195
	Napoli	165	165			
Prince Line (ora Fornari, noleggiatore)	Genova	180 a 200	165 a 180	165	160 a 165	165 a 180
	Napoli	165 a 175	165 a 185			
Hamburg-Amerika Linie . . .	Genova	200	200	165 a 210	155 a 190	140 a 200
	Napoli	191	165 a 191			
Norddeutscher Lloyd	Genova	200	200	210	185	190 a 200
	Nopoli	191	191			
Transatlantica di Barcellona .	Genova	180	180	175	175	175 a 180
	Napoli	»	165 a 180			

(1) I dati contenuti nel presente prospetto, per l'anno 1900 e per i primi 8 mesi del 1901, sono stati forniti dai RR. Ispettori dell'emigrazione dei porti di Genova, Napoli e Palermo.

(2) Nell'allegato A a pag. 35 sono indicati dettagliatamente i noli consentiti ai vari vettori per ciascun piroscafo, dall'attuazione della legge in poi. Nel presente prospetto sono indicati soltanto i più alti e i più bassi fra i noli massimi stabiliti dal Ministero o approvati dal Commissariato.

B. — Rio de Janeiro e Santos (Brasile).

SOCIETÀ	Porto di partenza	1900	1901 gennaio-agosto	1901 settembre-dicembre	1902	1903
Navigazione Generale Italiana	Genova	150	150 a 170	165	160	165 a 180
	Napoli	»	»			
La Veloce	Genova	150 a 170	150	165 a 175	160	165 a 180
	Napoli	150 a 170	150 a 170			
La Ligure-Brasiliana	Genova	130 a 160	150	165	160	160 a 165
	Napoli	»	»			
Transports maritimes	Genova	150 a 170	150 a 170	150 a 165	160	165
	Napoli	»	110			
Ottavio Zino	Genova	»	»	165	160	165
	Napoli	»	150			

C. — Plata.

SOCIETÀ	Porto di partenza	1900	1901 gennaio-agosto	1901 settembre-dicembre	1902	1903
Navigazione Generale Italiana	Genova	180 a 220	170 a 200	170 a 230	170 a 185	175 a 200
	Napoli	»	»			
La Veloce	Genova	180 a 220	200	170 a 210	170 a 175	190 a 200
	Napoli	»	170			
Italia	Genova	200	125 a 150	175 a 200	170 a 175	185
	Napoli	»	»			
Puglia (ora Saviotti, noleggiatore)	Genova	180 a 200	150	150 a 180	»	180
	Napoli	»	»			
Gelidense	Genova	180 a 200	100 a 170	170 a 180	»	»
	Napoli	180 a 200	100			
Transports maritimes	Genova	180 a 200	150	150 a 190	170	180
	Napoli	»	»			
Transatlantica di Barcellona.	Genova	180 a 200	150 a 200	175 a 190	170	180 a 185
	Napoli	»	165 a 180			

ALLEGATO **D**.

Anno di costruzione, tonnellaggio e velocità dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	VELOCITÀ desunta dalla prova speciale (1)	VELOCITÀ raggiunta nei viaggi (2) per l'America Settentrionale e Centrale Num. dei viaggi	Velocità media	per l'America Meridionale Num. dei viaggi	Velocità media
Navigazione Generale Italiana.							
Umbria	1902	3,383	14.75	4	14.16	5	14.63
Sicilia	1901	3,594	*15.06	10	13.64	2	13.94
Sardegna	1901	3,594	*15. »	10	13.50	»	»
Liguria	1901	3,323	*15.41	13	13.33	»	»
Lombardia	1901	3,323	*15.06	14	13.17	»	»
Regina Margherita	1884	1.933	*16.76	»	»	6	14.96
Orione	1883	2,296	*14.80	»	»	11	14.78
Sirio	1883	2,275	*15 86	»	»	9	14.79
Perseo	1883	2,296	*14.88	»	»	8	14.68
Washington	1880	1,845	*13.13	5	12.22	5	13.05
Archimede	1881	1,859	*13.62	3	11.89	»	»
Marco Minghetti	1876	1,628	*14.13	4	11.50	»	»
Manilla	1873	2,583	*14.55	6	11.98	2	11.75
Piemonte	1895	1,619	12.40	4	11.29	3	10.30
Etruria	1894	1.494	12.20	4	10.59	1	10.89
Vincenzo Florio	1880	1,852	*13.95	»	»	»	»
La Veloce.							
Savoia	1897	2,571	17.33	»	»	10	14.16
Duca di Galliera	1884	2,841	*13.58	2	14.20	9	13.18
Nord America	1882	2,484	14. »	15	13 09	»	»

(1) Le cifre segnate con asterisco indicano una velocità, non desunta dalle *prove di velocità*, ma da altre prove o da viaggi compiuti.

(2) Le cifre indicate nel prospetto si riferiscono alla velocità accertata dalle capitanerie di porto, pei viaggi compiuti in servizio di emigrazione dal settembre 1901 a tutto ottobre 1903.

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	Velocità desunta dalla prova speciale	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Settentrionale e Centrale – Num. dei viaggi	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Settentrionale e Centrale – Velocità media	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Meridionale – Num. dei viaggi	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Meridionale – Velocità media
Centro America	1897	2,234	*13.15	2	12.68	9	13.34
Venezuela	1893	2,227	14 41	»	»	9	13.19
Duchessa di Genova	1884	2,797	*13.19	»	»	11	13.10
Città di Torino	1897	2,568	13 26	9	11.09	3	11.47
Città di Genova	1882	2,542	11.94	3	10 73	8	10.78
Las Palmas	1886	1,221	12.09	3	11.06	8	11.05
Città di Napoli	1871	2,666	13.04	6	12.77	»	»
Città di Milano	1897	2,571	13.05	13	11.40	1	10.77
Norddeutscher Lloyd.							
Lahn	1887	2,456	*16.97	17	16.34	»	»
Trave	1886	2,469	16.20	15	16.10	»	»
König Albert	1899	6,590	16.03	2	15.21	»	»
Hohenzollern	1889	3,518	*13.47	12	15.22	»	»
Prinzess Irene	1900	6,687	17.48	3	14.94	»	»
Neckar	1900	6,170	*13.46	1	13.72	»	»
Weimar	1891	3,176	13.84	3	13.09	»	»
Gera	1890	3,166	13.90	1	13.78	»	»
Hamburg-Amerika Linie.							
Auguste Victoria	1889	3,568	*17.87	2	16.85	»	»
Fürst Bismarck	1891	3,226	*17.79	3	15.72	»	»
Palatia	1894	4,705	14.25	5	12.34	»	»
Phoenicia	1894	4,750	14.08	6	12.07	»	»
Prinz Adalbert	1902	3,797	»	»	»	»	»
Prinz Oskar	1902	3,777	14 30	1	11.84	»	»

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	Velocità dovuta dalla prova ufficiale	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Settentrionale e Centrale: Num. dei viaggi	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Settentrionale e Centrale: Velocità media	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Meridionale: Num. dei viaggi	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Meridionale: Velocità media
Italia.							
Ravenna	1901	2,748	12.55	3	11.59	9	12.23
Toscana	1900	2,743	12.90	»	»	12	12.05
La Plata	1896	2,545	12.90	»	»	12	11.72
Antonina	1898	2,550	13. »	»	»	12	11.56
La Patria.							
Germania	1903	2,737	17.78	4	13.65	»	»
Roma	1901	2,2?3	17.10	12	14.33	»	»
Gallia	1883	2,295	13.38	10	10.93	»	»
Patria	1882	2,654	13.44	11	10.54	»	»
Massilia	1891	1,850	11.53	10	10.55	»	»
Neustria	1883	1,574	13.18	7	10.58	»	»
Compagnia Transatlantica di Barcellona.							
Buenos Aires	1888	3,757	14.82	6	12.44	»	»
Léon XIII	1888	2,930	13.50	4	12.51	2	12.57
Manuel Calvo	1892	3,734	*13. »	5	12.41	»	»
P. de Satrustegui	1890	3,090	12.60	»	»	5	13.13
Montevideo	1888	3,348	*13. »	4	12.98	»	»
Montserrat	1889	2,3?5	13.79	1	14.94	»	»
Cataluña	1883	2,247	*13.08	»	»	»	»
La Ligure-Brasiliana.							
Re Umberto	1892	2,066	12.43	»	»	12	11.24
Rio Amazonas	1891	2,053	12.13	1	10.33	8	10.98
Minas	1891	2,201	12.28	»	»	9	10.55
Colombo	1873	1,610	11.66	»	»	11	10.61

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	Velocità desunta dalla prova speciale	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Settentrionale e Centrale: Num. dei viaggi	Velocità media	per l'America Meridionale: Num. dei viaggi	Velocità media
Giuseppe Fornari.							
Sicilian Prince	1889	2,175	14.26	6	12.12	»	»
Napolitan Prince	1889	2,175	14.75	5	13.05	»	»
Anglo-Italiana.							
Calabria	1901	2,588	14.04	13	11.86	»	»
Perugia	1901	2,566	13.60	12	11.46	»	»
Algeria	1891	2,231	11.58	6	10.37	»	»
Hesperia	1882	1,948	11.70	9	10.36	»	»
Bolivia	1873	2,561	12.76	6	9.88	»	»
Victoria	1872	2,208	12.10	6	10.27	»	»
California	1872	2,164	12.66	6	10.07	»	»
Ottavio Zino.							
Equità	1885	2,139	11.53	2	11.52	4	10 91
Attività	1889	1,615	11.54	3	10.19	4	10.71
Dominion Line.							
New England (1)	1898	7,416	*15.30	3	13.61	»	»
Commonwealth (2)	1900	7,717	*15.26	6	14.28	»	»

(1) Il piroscafo *New England* è stato acquistato dalla « White Star Line », la quale ha avuta concessa patente da vettore. Esso ha cambiato nome da *New England* in *Romanic.*

(2) Anche questo piroscafo è stato acquistato dalla Compagnia « White Star Line ». Esso ha cambiato nome da *Commonwealth* in *Canopic.*

PIROSCAFI	Anno di costruzione	Tonnellaggio netto	Velocità dovuta dalla prova speciale	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Settentrionale e Centrale: Num. dei viaggi	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Settentrionale e Centrale: Velocità media	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Meridionale: Num. dei viaggi	Velocità raggiunta nei viaggi per l'America Meridionale: Velocità media
Transports Maritimes							
Algérie	1881	2,300	*13.17	»	»	4	13.21
Espagne	1891	2,133	*13.06	»	»	10	13.08
France	1897	2,152	13.50	»	»	5	12.91
Provence	1884	2,156	13.08	»	»	10	12.67
Italie	1885	2,138	*13.05	»	»	10	12.78
Aquitaine	1891	1,710	13.01	»	»	6	11.90
Les Alpes	1882	2,110	13.06	»	»	7	11.78
Orléanais	1882	1,362	11.90	»	»	2	10.93
Nivernais	1882	1,362	11.99	»	»	1	10.95
Les Andes	1882	2,110	12.19	»	»	4	10.92
Ercole Saviotti.							
Regina Elena	1889	1,582	12.25	3	12.15	3	12.14
Balilla	[illegible]	1,504	[illegible]	3	9.99	1	11.23
Giacomo Rossi.							
San Gottardo	1884	1,600	12.01	1	10.13	»	»
Cunard Line.							
Aurania	1883	4,223	*15.32	»	»	»	»

ALLEGATO E.

Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di settembre, ottobre e novembre 1903.

Settembre.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI proposti dal vettore	NOLI fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	NOLI praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana.					
Sardegna	Genova	Nuova York	205	200	180
Umbria	Id.	Plata	230	200	200
Etruria	Id.	Nuova York	190	170	160
Manila	Palermo	Nuova Orleans	205	200	200
Lombardia	Genova	Nuova York	205	200	180
Sirio	Id.	Plata	230	200	200
La Veloce.					
Venezuela	Genova	Centro America	200	200	200
Duca di Galliera	Id.	Plata	210	200	185
Nord America	Id.	Nuova York	200	200	180
Las Palmas	Id.	Brasile	180	165	160
Savoia	Id.	Plata	230	200	200
Città di Napoli	Id.	Nuova York	200	190	170
Città di Torino	Id.	Plata	200	180	180
Norddeutscher Lloyd.					
Lahn	Genova	Nuova York	200	200	200
Hohenzollern	Id.	Id.	200	200	200
Italia.					
Antonina	Genova	Plata	210	185	185
La Plata	Id.	Id.	210	185	185

Segue **Settembre.**

Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli: proposti dal vettore	Noli: fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Noli: praticati dal vettore
La Patria.					
Gallia	Napoli	Nuova York	165	165	165
Massilia	Palermo	Nuova Orleans	195	175	175
Germania	Napoli	Nuova York	195	195	1[illegible]
Compagnia Transatlantica di Barcellona.					
Montserrat	Genova	Centro America	200	195	1[illegible]
Manuel Calvo	Id.	Nuova York	185	180	16[illegible]
La Ligure-Brasiliana.					
Re Umberto	Genova	Brasile	180	165	165
Colombo	Id.	Brasile { Belem	160	160	160
		Brasile { Manaos	185	185	155
Giuseppe Fornari.					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	185	175	17[illegible]
Anglo-Italiana.					
Hesperia	Napoli	Nuova York	165	145	14[illegible]
Perugia	Id.	Id.	180	175	17[illegible]
Victoria	Id.	Id.	165	145	1[illegible]
Dominion Line.					
Vancouver	Napoli	Boston	185	175	17[illegible]
Transports maritimes.					
Los Andes	Genova	Brasile	200	165	15[illegible]
		Plata	200	180	1[illegible]
Provence	Id.	Plata	200	180	1[illegible]
Aquitaine	Id.	Brasile	200	165	1[illegible]

Ottobre.

Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli: proposti dal vettore	Noli: fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Noli: praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana.					
Liguria	Genova	Nuova York	205	200	180
Sicilia	Id.	Plata	230	200	200
Washington	Id.	Brasile	190	165	150
		Plata	200	190	180
Orione	Id.	Plata	230	200	200
Sardegna	Id.	Nuova York	205	200	180
La Veloce.					
Centro America	Genova	Centro America	200	200	200
Città di Milano	Id.	Nuova York	190	175	165
Duchessa di Genova	Id.	Plata	210	200	200
Città di Genova	Id.	Brasile	180	165	160
Duca d Galliera	Id.	Plata	210	200	200
Norddeutscher Lloyd.					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	200	200
Lahn	Id.	Id.	200	200	200
Hohenzollern	Id.	Id.	200	200	200
Hamburg-Amerika Linie.					
Prinz Oscar	Genova	Nuova York	200	185	185
Italia.					
Toscana	Genova	Plata	210	185	185
Ravenna	Id.	Id.	210	185	185
La Patria.					
Roma	Napoli	Nuova York	195	195	180
Patria	Id.	Id.	165	165	165

Segue **Ottobre.**

Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli: proposti dal vettore	Noli: fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Noli: praticati dal vettore
Compagnia Transatlantica di Barcellona.					
P. de Satrustegui	Genova	Plata	200	185	175
Léon XIII	Id.	Centro America	200	195	195
Cataluña	Id.	Nuova York	180	180	175
Ligure Brasiliana.					
Rio Amazonas	Genova	Brasile	180	165	160
Giuseppe Fornari.					
Napolitan Prince	Napoli	Nuova York	185	175	170
Sicilian Prince	Id.	Id.	185	175	170
Anglo-Italiana.					
California	Napoli	Nuova York	165	140	140
Calabria	Id.	Id.	180	175	175
Hesperia	Id.	Id.	165	145	145
Dominion Line.					
Cambroman	Napoli	Boston	185	175	175
Transports maritimes.					
Italie	Genova	Plata	200	180	180
Algérie	Id.	Id.	200	180	180
Provence	Id.	Brasile	200	165	160
Ottavio Zino.					
Attività	Genova	Plata	180	175	175
Equità	Id.	Id.	180	175	175
Giacomo Rossi.					
San Gottardo	Napoli	Nuova York	180	155	155
		Nuova Orleans	185	180	180

Novembre.

Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli: proposti dal vettore	Noli: fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Noli: praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana.					
Umbria	Genova	Plata	230	200	200
Lombardia	Id.	Nuova York	205	200	180
Perseo	Id.	Plata	230	200	200
Sirio	Id.	Id.	230	200	200
Liguria	Id.	Nuova York	205	200	180
La Veloce.					
Venezuela	Genova	Centro America	200	200	200
Nord America	Id.	Nuova York	200	200	180
Savoia	Id.	Plata	230	200	200
Las Palmas	Id.	Brasile	180	165	165
Città di Napoli	Id.	Nuova York	200	190	170
Città di Torino	Id.	Plata	200	180	180
Città di Milano	Id.	Nuova York	190	175	165
Norddeutscher Lloyd.					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	200	200
Lahn	Id.	Id.	200	200	200
Hamburg-Amerika Linie.					
Palatia	Genova	Nuova York	190	190	180
Italia.					
Antonina	Genova	Plata	210	185	185
La Plata	Id.	Id.	210	185	185
La Patria.					
Germania	Napoli	Nuova York	195	195	180
Roma	Id.	Id.	195	195	180

Segue **Novembre.**

Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli proposti dal vettore	Noli fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Noli praticati dal vettore
Compagnia Transatlantica di Barcellona.					
Buenos Aires	Genova	Centro America	200	195	195
Montserrat	Id.	Nuova York	185	180	175
La Ligure-Brasiliana.					
Minas	Genova	Brasile	165	165	165
Colombo	Id.	Brasile . . { Belem	160	160	160
		Brasile . . { Manaos	185	185	185
Giuseppe Fornari.					
Napolitan Prince	Napoli	Nuova York	185	175	175
Anglo-Italiana.					
Perugia	Napoli	Nuova York	180	175	175
Victoria	Id.	Id.	165	145	145
Dominion Line.					
Vancouver	Napoli	Boston	185	175	175
Transports maritimes.					
Les Alpes	Genova	Plata	200	180	180
France	Id.	Id.	200	180	180
Les Andes	Id.	Brasile	200	165	165
Ercole Saviotti.					
Regina Elena	Genova	Plata	185	180	180
Balilla	Id.	Id.	175	170	170
Cunard Line.					
Aurania	Napoli	Nuova York	190	190	190

ALLEGATO F.

PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DI MARINA

(Adunanza del 14 dicembre 1903).

Presenti: Vice-ammiraglio PALUMBO, presidente — Ispettore generale del Genio navale MARTINEZ, membro ordinario — Vice-ammiraglio MIRABELLO, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Ispettore macchinista SANGUINETI, membro ordinario — Direttore generale della marina mercantile, Ispettore delle Capitanerie di porto FIORITO, membro straordinario.

Veduta la nota ministeriale con la quale il Consiglio, a termini dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, è chiamato a pronunciarsi sui noli massimi da stabilirsi pel trasporto degli emigranti, durante il 1° quadrimestre del 1904, essendo accaduto, come nei quadrimestri scorsi, che alcuni vettori non hanno accettato i noli che il Commissariato, dopo l'esame delle loro domande, si è dimostrato disposto a consentire;

Udita la lettura della relazione;

Tenuti presenti i criteri di massima stabiliti con le precedenti deliberazioni ed esaminate le ragioni addotte dai vettori in appoggio dei richiesti aumenti e quelle per cui il Commissariato ritiene equi i noli da esso proposti;

Considerato che le argomentazioni svolte dai vettori, i quali invocano le condizioni generali del mercato dei noli e quelle particolari delle singole linee, sono contraddette dalle informazioni raccolte dal Commissariato, dalle quali risulta che nell'industria dei trasporti marittimi non si sono verificate in questi ultimi mesi variazioni tali da giustificare gli aumenti richiesti nel prezzo dei noli. Ed infatti nessun aumento si è verificato nelle spese di esercizio per essere rimasti invariati il costo delle vettovaglie, i salari e le altre spese inerenti alla navigazione, essendo solo aumentato leggermente il prezzo dei carboni, laddove è cresciuto il numero dei passeggieri di 3ª classe partiti dai porti nazionali, nonchè il numero dei rimpatri dal Brasile, dal Plata e dagli Stati Uniti (da questi specialmente negli ultimi mesi), e nessuna variazione ha avuto luogo nel prezzo dei biglietti di classe e nei noli delle merci;

Visto che anche i noli che si praticano attualmente nei porti esteri per le linee dell'America e nei porti transatlantici per l'Europa sono all'incirca uguali a quelli dei quadrimestri precedenti, che anzi si è verificata qualche diminuzione;

Visti i pareri emessi dalla Direzione generale della Marina mercantile, dalle Camere di commercio delle più importanti città marittime e dagli ispettori di emigrazione, pareri in massima favorevoli al mantenimento dei noli fissati pel quadrimestre che sta per finire;

Visto che il criterio al quale si ispirano le proposte del Commissariato è quello appunto di mantenere i noli del quadrimestre in corso, migliorandone soltanto la graduazione fra i diversi piroscafi, avuto riguardo alla classe, alla velocità e alla qualità dei trasporti, in omaggio alle disposizioni della legge predetta;

Ritenuto che per le sovraesposte considerazioni non vi è motivo di non approvare, salvo qualche rara eccezione, le proposte del Commissariato che sono in massima eque;

Per questi motivi:

Il Consiglio

è d'avviso che a riguardo di quei vettori i quali, o per tutti i propri piroscafi e per tutte le linee, o solamente per alcuni piroscafi e per alcune linee, non hanno accettato le proposte del Commissariato, i noli massimi pel 1° quadrimestre del 1904 possono essere stabiliti come segue:

1° *Navigazione generale Italiana.* Nonostante le argomentazioni svolte dalla Società, specialmente per quanto riguarda la linea di Nuova York, vale a dire la periodicità dei viaggi, la concorrenza delle Compagnie straniere, ecc., non si ravvisano giustificati i richiesti aumenti di lire 5 pei piroscafi di 1ª categoria e di lire 20 per gli altri, ritenendosi già abbastanza rimunerativo il nolo di lire 200 accordato pei migliori piroscafi di detta Società e sembrando pure equo quello stabilito per gli altri.

Pertanto si approva che per la citata linea vengano mantenuti i noli del quadrimestre in corso.

Lo stesso si dica per la linea del Brasile.

Si propone invece un lieve aumento per la linea del Plata, in considerazione della maggior lunghezza di essa in paragone di quella degli Stati Uniti.

2° Società *La Veloce.* Anche per quanto concerne questa Società non si riconoscono giustificate le domande di aumento per le linee degli Stati Uniti e del Brasile, e ciò per le stesse considerazioni per le quali non si ritengono accettabili gli aumenti richiesti dalla *Navigazione generale Italiana.*

Per la linea del Plata si ritiene possa accordarsi lo stesso lieve aumento proposto pei piroscafi della *Navigazione Generale*.

3° *Transatlantica* di Barcellona. Non ravvisandosi abbastanza giustificate le proposte di aumento fatte dalla Società nella misura di lire 5, 15 e 5 rispettivamente per le linee degli Stati Uniti, del Plata e del Centro America, si approva la proposta del Commissariato, che cioè siano confermati pel prossimo quadrimestre i noli stabiliti pel quadrimestre in corso, i quali del resto già erano aumentati in confronto del 2° quadrimestre.

4° *Trasports Maritimes*. Considerato che i noli praticati dalla Società nel porto di Marsiglia, per il Plata e pel Brasile e nei porti di Buenos Aires e Montevideo per il Mediterraneo sono in relazione con quelli proposti dal Commissariato per i viaggi dall'Italia e fin qui praticati, che d'altro canto non sarebbe giusto stabilire un nolo unico por le linee del Plata e del Brasile, come vorrebbe la Società, giacchè il nolo deve essere proporzionato alla distanza da percorrere; e infine che non sono ancora cessati gli inconvenienti rilevati a carico dei vapori di questa Società nei viaggi di ritorno dello scorso quadrimestre, si ritiene che possano essere mantenuti pel prossimo quadrimestre i noli di quello in corso come propone il Commissariato.

5° Società *Italia*. Per la considerazione su accennata, quella cioè della maggior lunghezza del viaggio, si ritiene possa accordarsi un lieve aumento sul nolo del quadrimestre in corso ai piroscafi della linea del Plata. In quanto alla linea del Brasile, tenuto presente che fu accordato un nolo di lire 165 pei vapori della *Ligure-Brasiliana* (inferiori per velocità, tonnellaggio, data di costruzione a quelli dell'*Italia*), si ritiene possa concedersi un aumento di lire 5 sul nolo proposto dal Commissariato, portandolo così da lire 165 a lire 170.

6° Società *Patria*. In considerazione della costruzione antica, del poco tonnellaggio, della scarsa velocità e delle scadenti qualità nautiche dei piroscafi *Gallia* e *Patria*, e visti i rilievi fatti dai commissari viaggianti sull'assetto del *Patria* e sui servizi di bordo, si approva la proposta del Commissariato di non consentire aumento di nolo anzi di ridurre quello attuale da lire 165 a lire 160 pei detti piroscafi. Per il *Neustria* si ritiene possa essere mantenuto il nolo attuale di lire 150 secondo la proposta del Commissariato.

7° *Hamburg Amerika Linie*. Considerato che il nolo di lire 190 per il piroscafo *Prinz Oskar* venne consentito appunto per la sua recente costruzione, pel tonnellaggio, per la disposizione degli alloggi per gli emigranti, ecc., sebbene la velocità oraria nell'unico viaggio fatto sia stata di sole m. 11.78, inferiore quindi a quella dei piroscafi della *Veloce* citati a confronto dalla Società reclamante, si ritiene che non sia il caso di accordare il nolo chiesto

di lire 200, ravvisandosi equo quello di lire 190 proposto dal Commissariato.

8° *Norddeutscher Llyod.* Considerato che contrariamente a quanto asserisce la Società, il Commissariato ha facoltà di ridurre i noli non solo in seguito alle variazioni del mercato di essi, ma eziandio in base ai risultati dell'esperienza fatta durante i viaggi per quanto riguarda il trattamento degli emigranti; considerato che il piroscafo *Neckar* (per il quale la Società non vorrebbe accettare il nolo di lire 190 per la linea degli Stati Uniti) se è di costruzione più recente, dotato di maggior velocità, di maggior tonnellaggio, di migliori qualità nautiche, ecc., di alcuni piroscafi della *Navigazione Generale Italiana* e della *Veloce* cui venne accordato un nolo di lire 200, ha però, nell'ultimo viaggio, lasciato a desiderare riguardo il servizio; e tenuto presente che nell'interesse degli emigranti è da attribuirsi maggiore importanza all'arredamento interno, al trattamento, all'assistenza, ecc., che non alla potenza della macchina, alla velocità al tonnellaggio e simili, si approva la proposta del Commissariato, cioè di mantenere il nolo di lire 190.

9° *Ercole Saviotti.* Piroscafo *Balilla*, linea degli Stati Uniti.

Trattandosi di un piroscafo la cui velocità è di sole m. 9.99, inferiore cioè alla minima regolamentare, si ritiene giusta la proposta del Commissariato di ridurre il nolo attuale da lire 165 a lire 160.

10. *Ottavio Zino.* Sebbene i piroscafi *Attività* ed *Equità* di questo vettore non siano dei migliori per qualità nautiche, tuttavia non sembra che possano paragonarsi col *Balilla* pel Saviotti, nè col *Massillia* e coll'*Algeria*, che sono inferiori per velocità ed assetto interno. E quindi si ritiene non sia il caso di ridurre il nolo attuale, come proporrebbe il Commissariato, ma convenga mantenerlo invariato per la linea degli Stati Uniti. In quanto alla linea del Plata si propone di concedere un lieve aumento, come si è deliberato pei piroscafi di altre Società adibiti a questa linea, per la ragione suaccennata della maggior lunghezza di viaggio in confronto della linea degli Stati Uniti.

Firmati: SANGUINETI — GUERCI — FIORITO — MIRABELLO — MARTINEZ — PALUMBO.

ATTI DEL COMMISSARIATO

1. Noli approvati dal Commissariato dell'emigrazione posteriormente al 15 dicembre 1903.

Si indicano qui appresso i noli massimi approvati dal Commissariato dell'emigrazione pel primo quadrimestre 1904, con deliberazioni posteriori a quella del 15 dicembre 1903, che è pubblicata a pag. 7 di questo fascicolo.

Piroscafo *Carpathia* della " Cunard Line ", linea Napoli-Palermo-Nuova York (deliberazione 18 dicembre 1903), lire 190.

Piroscafi *Romanic*, *Republic*, *Canopic* della " White Star Line ", linea Genova-Napoli-Boston (deliberazione 12 gennaio 1904), lire 195.

Piroscafo *Poitou* della Società " Transports Maritimes ", linea Genova-Rio de Janeiro e Santos (deliberazione 12 gennaio 1904), lire 165.

Piroscafo *Minas* della " Ligure Brasiliana ", linea Genova-Plata (deliberazione 22 gennaio 1904), lire 180.

Piroscafo *Governor* della " Società Anonima Genovese ", linea Genova-Plata (deliberazione 26 gennaio 1904), lire 170.

Piroscafo *Vincenzo Florio* della " Navigazione Generale Italiana ", linea Italia-Nuova York (deliberazione 27 gennaio 1904), lire 180.

Piroscafo *Königin Luise* (1) del " Norddeutscher Lloyd ", linea Napoli-Nuova York (deliberazione 28 gennaio 1904), lire 195.

Piroscafo *Italia* (1) della " Anglo-Italiana ", linea Napoli-Nuova York (deliberazione 1° febbraio 1904), lire 185.

Piroscafo *Prinz Adalbert* della Società " Hamburg-Amerika Linie ", linea Italia-Nuova York (deliberazione 1° febbraio 1904), nolo lire 190.

(1) Nolo approvato in via provvisoria.

2. Compagnie di navigazione, armatori e noleggiatori, a cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1904.

Diamo qui appresso un elenco delle Compagnie di navigazione, degli armatori e dei noleggiatori, che, al 20 febbraio 1904, avevano patente di vettore; con l'indicazione delle linee di navigazione esercitate, dei piroscafi inscritti in patente (1), e dei mandatari, delegati alla firma e procuratori, autorizzati dal Commissariato.

Le patenti — le quali, come è noto, hanno durata normale di un anno — sono state concesse, in maggioranza, con decorrenza dal 1° gennaio 1904. Per quelle concesse con decorrenza diversa sono indicate le rispettive date.

Vettori nazionali.

Navigazione Generale Italiana.

Società anonima, capitale versato lire 33,000,000, con sede principale in Roma (2).

Direzione generale { Crespi Agostino. Fileti Michele.

Delegati alla firma in materia di emigrazione.

Genova — Poli Ernesto Bartolom.
Catto Antonio.
Napoli — Palau Adolfo.
Ferrero Michele.
Wrzy Gustavo.
Palermo — Di Salvo Giacomo.
Palermo — Medici Gaetano.
Roma — Barzilai Giusto.
Rosati Alfredo.
Venezia — Caprile Tito.
Messina — Garnier Oreste.

(1) Per i piroscafi che non sono proprietà dei vettori, ma che sono presi a nolo da essi, è indicato in nota il nome dell'armatore.

(2) Le notizie sul capitale delle singole società sono desunte dagli atti depositati presso il Commissariato.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.
Italia-Nuova Orleans.
Italia-Rio de Janeiro e Santos.
Italia-Plata.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera italiana	Tonn. lorde	Bandiera italiana	Tonn. lorde
Umbria	5,260	*Perseo*	4,158
Regina Margherita	3,577	*Marco Minghetti*	2,488
Liguria	5,127	*Manilla*	3,910
Sicilia	5,603	*Piemonte*	2,490
Sardegna	5,603	*Etruria*	2,280
Lombardia	5,127	*Cairo* (già *Archimede*)	2,853
Sirio	4,141	*Vincenzo Florio*	2,840
Orione	4,161		

La Veloce.

Società anonima, capitale versato lire 11,000,000, con sede principale in Genova.

Amministratore delegato: Brizzolesi Arturo.

Delegati alla firma in materia di emigrazione.

Genova — Macchi Cesare.
In assenza:
Gallo Nicolò.
Marziali Pilade.

Napoli — Salvini Carlo.
In assenza:
Mattioli Raffaele.
Pappacoda Roberto.
Prencipe Francesco.

Palermo — Giannone Giovanni, per la Sicilia, escluse le provincie di Messina, Catania e Siracusa, ma compresi i circondari di Mistretta (Messina) e di Nicosia (Catania).

[illegible] . [illegible] Lisciotto, per le provincie di Reggio Calabria, Siracusa, Messina e Catania, esclusi i circondari di Mistretta (Messina) e di Nicosia (Catania).

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.
Italia-Centro America.
Italia-Rio de Janeiro e Santos.
Italia-Plata.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera italiana	Tonn. lorde	Bandiera italiana	Tonn. lorde
Savoia	5,278	*Washington*	2,833
Nord America	4,825	*Città di Napoli*	4,125
Duca di Galliera	4,304	*Città di Milano*	4,040
Duchessa di Genova	4,304	*Città di Torino*	4,040
Venezuola	3,531	*Città di Genova*	3,218
Centro America	3,521	*Las Palmas*	1,861

Ligure-Brasiliana.

Società anonima — Capitale versato lire 2,500,000, con sede in Genova.

Cormagi Domenico, delegato alla firma in materia di emigrazione - Genova.

Sibué Du Col Alfredo, procuratore - Napoli.

Linee di navigazione.

Italia-Belem e Manaos.
Italia-Rio de Janeiro e Santos.
Italia-Montevideo, Buenos Aires e Rosario.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera italiana	Tonn. lorde	Bandiera italiana	Tonn. lorde
Minas	2,964	*Re Umberto*	3,164
Rio Amazonas	3,171	*Colombo*	2,469

Italia.

Società anonima — Capitale versato lire 5,000,000, con sede in Genova.

John Wilminck, direttore - Genova.

Passalacqua Marco, delegato alla firma in materia di emigrazione - Genova.

Ferretti Nicola, procuratore - Napoli.

Linee di navigazione.

Italia-Montevideo e Buenos Aires (con scalo a Rio de Janeiro e Santos).

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera italiana	Tonn. lorde	Bandiera tedesca	Tonn. lorde
Ravenna	4,252	*Antonina* (1)	4,010
Toscana	4,252	*La Plata* (1)	4,007

Società anonima Genovese di navigazione a vapore (2).

Capitale versato lire 325,000, con sede in Genova.

Bisio Luigi, delegato alla firma sociale in materia di emigrazione - Genova.

Campi Luigi, capo del 2° ufficio - Genova.

Criscuolo Alfonso, procuratore - Napoli.

Linee di navigazione.

Italia-Plata.

Piroscafi inscritti in patente.

Governor, di bandiera italiana, di tonnellate lorde 2,677.

---

(1) Piroscafo di proprietà della " Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft „ preso a nolo dalla Società Italia.

(2) Decorrenza della patente dal 17 dicembre 1903.

Ottavio Zino

(con domicilio in Genova).

Cormagi Angelo, delegato alla firma - Genova.
Smeccia Mario, procuratore - Napoli.
Giustiniani Giovanni, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.
Italia-Nuova Orleans.
Italia-Rio de Janeiro e Santos.
Italia-Montevideo e Buenos Aires.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera italiana	Tonn. lorde	Bandiera italiana	Tonn. lorde
Libertà (1)	2,347	*Equità*	3,369

La Patria.

Società anonima — Capitale versato lire 150,000, con sede in Napoli.

De Luca Vincenzo fu Antonio, direttore - Napoli.
Bosso Andrea, procuratore - Genova.
Schimicci Vittorio, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera francese	Tonn. lorde	Bandiera francese	Tonn. lorde
Roma (2)	5,283	*Gallia* (2)	4,248
Germania (2)	5,283	*Massilia* (2)	3,229
Patria	3,877	*Neustria* (2)	2,962

(1) Piroscafo preso a nolo, del quale è armatore il signor Zino Alfonso.

(2) Piroscafo preso a nolo dalla Società, e del quale è armatore la ditta Cyprien Fabre di Marsiglia.

Società Anglo-Italiana per noleggi marittimi.

Società anonima — Capitale versato lire 150,000, con sede in Napoli.

Borriello Giuseppe, direttore - Napoli.
Ferrè Costantino, procuratore - Genova.
Mattina Leopoldo, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera inglese	Tonn. lorde	Bandiera inglese	Tonn. lorde
Calabria (1)	4,376	*Perugia* (1)	3,358
California (1)	3,413	*Victoria* (1)	4,348
Italia (1)	4,806		

Fornari Giuseppe

(con domicilio in Napoli).

Corso Emanuele, procuratore - Genova.
Marinuzzi Michele, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera inglese	Tonn. lorde	Bandiera inglese	Tonn. lorde
Sicilian Prince (2)	2,175	*Napolitan Prince* (2)	2,175

(1) Piroscafo preso a nolo dalla Società, del quale è armatrice l'Anchor Line (Henderson Brothers).
(2) Piroscafo preso a nolo dal signor Fornari. Ne è armatrice la Prince Line.

Ercole Saviotti (1)

(con domicilio in Genova)

Imparato Costantino, procuratore - Napoli.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.
Italia-Plata.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera italiana	Tonn. lorde	Bandiera italiana	Tonn. lorde
Regina Elena (2) . . .	2,774	*Balilla* (3)	2,746

Giacomo Rossi (4)

(con domicilio in Genova).

Delucchi Giuseppe Nicolò, delegato alla firma - Genova.
Guercia Oreste, procuratore - Napoli.
Melodia Umberto, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.
Italia-Nuova Orleans.
Italia-Rio de Janeiro e Santos.
Italia-Plata.

Piroscafi inscritti in patente.

San Gottardo (5), di bandiera italiana, di tonnellate lorde 2,532.

(1) Decorrenza della patente dal 20 febbraio 1904.
(2) Piroscafo preso a nolo, di cui è armatrice la Compagnia Puglia.
(3) Piroscafo preso a nolo, del quale è armatore il signor Bertollo.
(4) Data di decorrenza della patente: 12 marzo 1903.
(5) Piroscafo preso a nolo, del quale è armatore il sig. Lorenzo Bruzzo.

Vettori stranieri.

Hamburg-Amerika Linie.

Società anonima - Capitale versato marchi 100,000,000.
Sede del mandatario - Genova.

Ferrari Tomatteo, mandatario - Genova.
Strada Ugo, procuratore - Napoli.
Luna Antonino, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera tedesca	Tonn. lorde	Bandiera tedesca	Tonn. lorde
Auguste Victoria . . .	8,479	*Palatia*	7,325
Fürst Bismarck . .	8,430	*Prinz Oskar*	6,626
Phoenicia	7,412	*Prinz Adalbert* . . .	6,030

Norddeutscher Lloyd di Brema.

Società anonima - Capitale versato marchi 90,000,000.
Sede del mandatario - Napoli.

De Luca Vincenzo fu Giacomo, mandatario - Napoli.
Odoardo Casella fu Luigi, delegato alla firma - Napoli.
Saviotti Carlo, procuratore - Genova.
Fabbricatore Matteo, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera tedesca	Tonn. lorde	Bandiera tedesca	Tonn. lorde
Lahn	5,358	*Prinzess Irene* . . .	10,881
Hohenzollern	6,661	*König Albert*	10,643
Neckar	9,835	*Königin Luise* . . .	10,711

Cunard Line (1).

Società anonima - Capitale versato Lst. 2,000,000.
Sede del mandatario - Napoli.

Ferolla Nicola, mandatario - Napoli.
Adelfio Vincenzo, procuratore - Palermo.
Rattazzi Andrea, procuratore - Genova.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera inglese	Tonn. lorde	Bandiera inglese	Tonn. lorde
Carpathia	13,555	*Aurania*	7,526

White Star Line (2).

Società anonima - Capitale versato Lst. 750,000.
Sede del mandatario - Napoli.

Buscaglione Giovanni, mandatario - Genova.
Montereggio Paolo, procuratore - Napoli.
Albeggiani Gaetano, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Boston.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera inglese	Tonn. lorde	Bandiera inglese	Tonn. lorde
Republic	15,378	*Romanic*	11,394
Canopic	12,897		

(1) Patente concessa con decorrenza dal 3 novembre 1903.
(2) Patente concessa con decorrenza dal 4 dicembre 1903.

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Società anonima - Capitale versato Pesetas 14,952,000.
Sede del mandatario - Napoli.

Ratti Cesare, mandatario - Napoli.
Cocchi Enrico, procuratore - Genova.
Cianciolo Luigi, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.
Italia-Centro America.
Italia-Plata.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera spagnuola	Tonn. lorde	Bandiera spagnuola	Tonn. lorde
Leon XIII	4,686	*Montserrat*	4,390
P. de Satrustegui	4,710	*Buenos Aires*	5,322
Montevideo	5,188	*Cataluña*	3,285
Manuel Calvo	5,475		

Société Générale de Transports maritimes à vapeur de Marseille.

Società anonima - Capitale versato franchi 9,000,000.
Sede del mandatario - Genova.

Giovanelli Francesco, mandatario - Genova.
Migliaccio Domenico, procuratore - Napoli.
Lojacono Pietro, procuratore - Palermo.

Linee di navigazione.

Italia-Montevideo e Buenos Aires.
Italia-Rio de Janeiro e Santos-Montevideo e Buenos Aires.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera francese	Tonn. lorde	Bandiera francese	Tonn. lorde
Algérie	4,315	*Les Andes*	4,163
Aquitaine	3,399	*Poitou*	2,453
Espagne	4,109	*Provence*	4,075
France	4,268	*Nivernais*	2,601
Italie	4,198	*Orléanais*	2,601
Les Alpes	4,163		

Compagnie Générale Transatlantique.

Società anonima - Capitale versato franchi 40,000,000.

Sede del mandatario - Roma.

Corner Luigi, mandatario - Roma.

Linee di navigazione.

Havre-Nuova York.

Piroscafi inscritti in patente.

Bandiera francese	Tonn. lorde	Bandiera francese	Tonn. lorde
La Savoie	11,884	*La Gascogne*	7,630
La Lorraine	11,869	*La Bretagne*	7,302
La Touraine	9,132	*La Champagne*	7,277
L'Aquitaine	9,060	*La Normandie*	6,282

INDICE



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

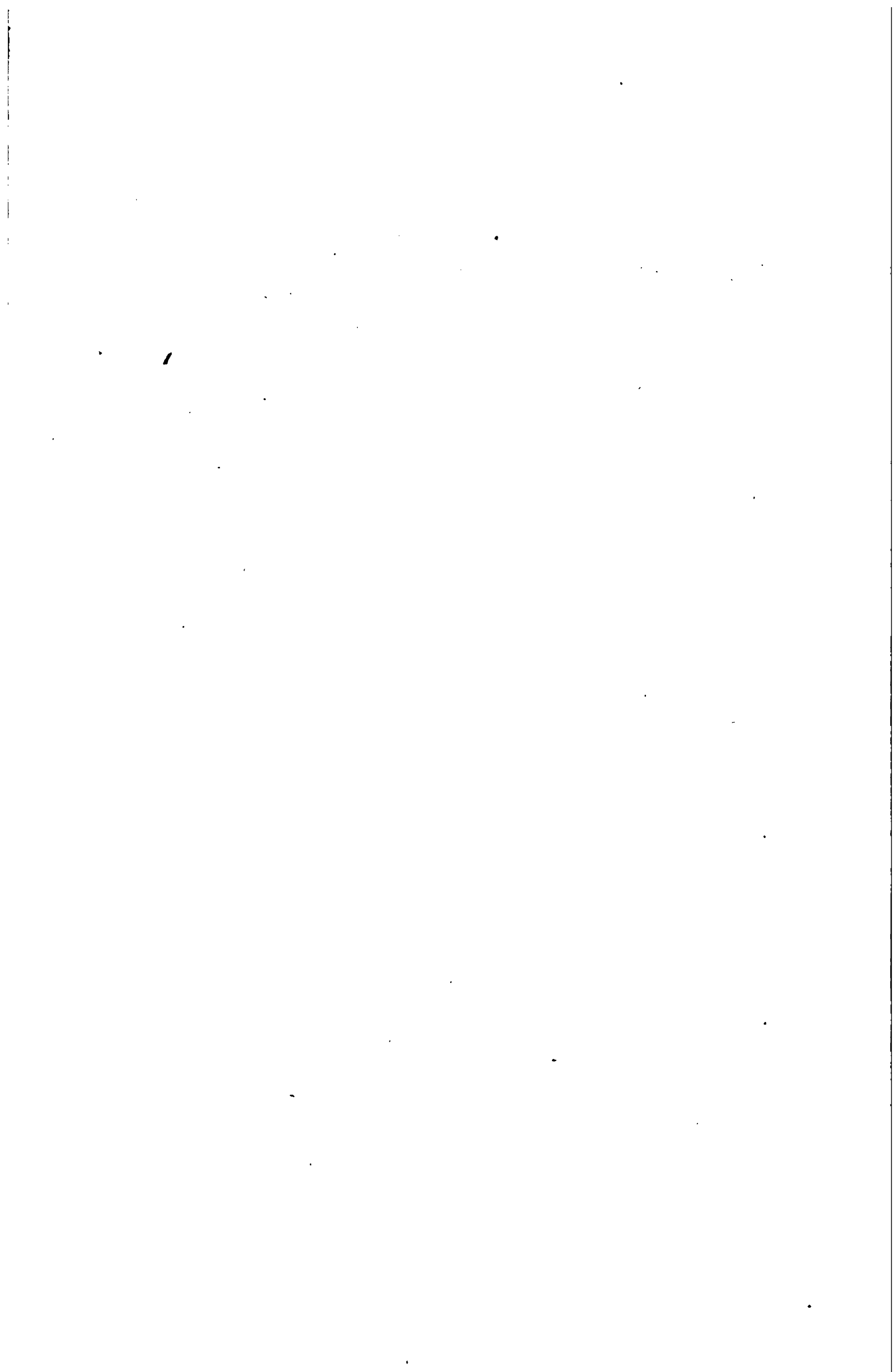
COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1904. **N. 2.**

SOMMARIO.

ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
—
1904



LA COLONIZZAZIONE E GLI ITALIANI NEL PERÙ.

(Notizie fornite dal signor B. BOREA, capitano di vascello nella R. Marina; ottobre 1903).

Nel n. 15 *del Bollettino (anno* 1903) *fu pubblicato un rapporto del R. Ministro a Lima, comm. G. Pirrone, sulla " Repubblica del Perù e l'immigrazione italiana ".*

Crediamo opportuno di aggiungere, a complemento del detto rapporto, alcune recenti notizie fornite dal signor B. Borea, capitano di vascello nella R. Marina, il quale ebbe occasione di visitare il Perù ed esaminare le condizioni di quella Repubblica, nei riguardi dell'emigrazione italiana.

Il 28 luglio 1903 si riunì in Lima, senza che l'ordine pubblico fosse turbato, il Congresso, e con pari tranquillità ebbe luogo il 7 settembre l'insediamento del nuovo Presidente, effettuandosi così per la seconda volta la trasmissione pacifica della direzione della Repubblica ai nuovi amministratori. V'è perciò fondato motivo di ritenere che sia chiuso per il Perù il periodo di lotte civili che lo travagliarono fino a poco tempo fa, e tutto induce a sperare che, consolidata la pace all'interno, la Repubblica continui il lento miglioramento iniziato otto anni or sono.

Un sensibile progresso si è realizzato nel campo economico, essendo aumentati il commercio esterno e la produzione nazionale, in seguito al sorgere di nuove industrie ed allo sviluppo delle preesistenti; ed è degno di nota il fatto che buona parte dei capitalisti peruviani hanno investito in queste industrie i loro capitali, che fino ad ora avevano collocato all'estero.

Ad onta dell'abbassamento del prezzo dello zucchero e del rame, che sono i principali prodotti del Perù, e della conseguente diminuita esportazione, nell'ultimo quadriennio, il movimento commerciale ha superato di circa il 40 per cento quello del quadriennio precedente, e considerevole è lo sviluppo che vien prendendo da qualche anno l'industria mineraria, la quale ha prodotto un'affluenza, nella Repubblica, di forti capitali, specialmente nord-americani.

Lo studio delle comunicazioni della costa del Pacifico colla zona orientale del Perù ha da qualche tempo richiamato l'attenzione del Governo, poichè dalla facilità di quelle comunicazioni dipende lo sviluppo agricolo e minerario di quella ricca regione. La strada ferrata che dall'Oroya va al Cerro de Pasco, costruita da un sindacato minerario nord-americano, sarà inaugurata fra giorni, ed altre strade ferrate e mulattiere, dovute quasi tutte ad imprese private, sono in costruzione o lo saranno fra breve.

Le regioni boschive, finora inesplorate, al di là delle Ande, sono ora in parte conosciute, grazie allo sviluppo che va prendendo lo sfruttamento delle macchie gommifere, nuova fonte di ricchezza per il Perù. L'industria del petrolio, il quale abbonda nella costa della provincia di Piura, ebbe negli ultimi anni notevole incremento, e non è lontano il giorno nel quale potrà tentarsi con successo l'estrazione del carbon fossile, sparso in tutto il territorio del nord, del quale fino ad ora, per mancanza di comunicazioni, nessuno ha voluto occuparsi.

Tuttavia, anche tenuto conto del risveglio economico che si è verificato e delle riforme attuate anche nel campo sociale, molto resta ancora da fare per portare il Perù all'altezza a cui aspira, fra le nazioni modernamente civili.

Questioni con nazioni estere, alcune delle quali di non lieve importanza, attendono sempre la loro soluzione.

Il nuovo presidente, signor Manuele Candamo, è persona che, per le doti individuali, per il tatto dimostrato nella lunga carriera politica e per la sua abilità come finanziere, di cui ha dato prova durante i sette anni nei quali fu presidente della Camera di commercio di Lima, riscuote la completa fiducia di tutti i partiti, ed è opinione generale

che egli riuscirà a vincere gli ostacoli che ritardano lo sviluppo del Perù, e che le condizioni della Repubblica continueranno notevolmente a migliorare, sotto la sua amministrazione.

La necessità di incoraggiare lo sfruttamento delle ricchezze naturali, di cui il paese è largamente fornito, ha da molti anni richiamato l'attenzione delle classi dirigenti e dello stesso Governo, e tale sfruttamento, indispensabile per lo sviluppo economico della Repubblica, preoccupa maggiormente nel periodo attuale, nel quale sembrano svaniti o per lo meno diminuiti i timori di nuove lotte interne.

Lasciando da parte lo sfruttamento di miniere e l'impianto di industrie diverse, poichè ciò riguarda principalmente impiego di capitali (impiego che nel Perù è assai rimunerativo), giova esaminare specialmente quanto si riferisce all'agricoltura, poichè ciò può maggiormente interessare il nostro paese, nei riguardi dell'emigrazione.

Due zone si prestano ad imprese agricole: quella della costa e quella della *montagna*, posta sul versante orientale delle Ande. La prima, bagnata dal Pacifico, offre comoda e sicura via di comunicazione coi diversi punti della Repubblica e coi paesi esteri; manca però di acqua, tranne in pochi tratti. La seconda, fertilissima, intersecata dai diversi fiumi che vanno a gettarsi nel Rio delle Amazzoni, è priva ancora di vie che la pongano in comunicazione col mare.

La deficienza di acque nella zona costiera, la quasi assoluta mancanza di comunicazioni nella zona della montagna, costituiscono gli inconvenienti più gravi che rendono sconsigliabile ogni impresa agricola nel momento attuale, e che hanno fatto fallire i tentativi di colonizzazione fatti finora.

Il problema d'irrigazione dei terreni aridi della costa — la cui soluzione non presenta peraltro difficoltà insormontabili — è ancora allo stato di studio, e la costruzione delle vie di comunicazione è appena avviata e procederà lentamente, a causa delle enormi difficoltà che presenta il traversare la catena delle Ande ed il costruire strade nei terreni della montagna.

La Commissione nominata dal Governo nel 1901, coll'incarico di studiare la regione orientale del Perù e di proporre i mezzi per

mettere in comunicazione quel territorio colla capitale, ha recentemente pubblicato i risultati di una parte dei lavori compiuti, riconoscendo che se alcuni fiumi navigabili (Ucayali, Marañon, Madre de Dios), che si gettano nel fiume Amazzoni, possono essere di valido aiuto per allacciare i diversi punti della montagna, s' impone però sempre la necessità di porre in comunicazione tali fiumi colla costa per mezzo di strade, per poter avviare verso il Pacifico quel commercio che può ora esercitarsi soltanto, pel Rio delle Amazzoni, verso il Brasile. Fino a che la costruzione di tali strade non sia un fatto compiuto, non si può pensare seriamente a coltivare su larga scala terreni, i cui prodotti non potrebbero essere venduti a prezzo rimunerativo, a causa della forte spesa necessaria per trasportarli alla costa.

Delle anzidette difficoltà — mancanza di irrigazione nella costa, deficienza di comunicazioni nella montagna — non fanno menzione alcune pubblicazioni comparse l'anno scorso e quest'anno (1), intese a porre in rilievo i vantaggi che il Perù può offrire agli immigranti, in genere, e inspirate esclusivamente dal desiderio generalmente diffuso di rinnovare la popolazione con buoni elementi e porre termine alla immigrazione dei Cinesi, i quali hanno notevolmente peggiorato la razza indigena, ed a quella dei Giapponesi che, sebbene migliori dei Cinesi fisicamente e moralmente, non sono, a ragione, bene accetti alla maggioranza del paese.

Tali pubblicazioni, che contengono anche qualche inesattezza, riferiscono le facilitazioni che il Governo accorda ai coltivatori di terre, e le guarentige che le leggi vigenti della Repubblica offrono agli stranieri, e si limitano a porre in rilievo le ricchezze naturali di cui il suolo è largamente fornito, invitando gli Europei a recarsi nel Perù.

Escludendo l'idea della sostituzione di coloni europei, nelle aziende agricole, agli indigeni od agli Asiatici, sostituzione di cui appare

---

(1) Di queste pubblicazioni sono state fatte diverse edizioni, in varie lingue. In lingua italiana sono stati pubblicati due opuscoli: " Guida dell'immigrante nel Perù ", nel 1902, e " Guida del Perù per capitalisti ed emigranti ", nel 1903.

evidente l'impossibilità, quando si pensi che i braccianti di razza gialla o nera, abituati a sottomettersi ad ogni più umile lavoro, resistenti al clima spesso micidiale, si contentano di scarsa mercede e si rassegnano ad essere male alloggiati ed insufficientemente nutriti, non resta altro modo, per avviare una colonizzazione europea nel Perù, che la concessione, sotto certe condizioni, o la donazione ai lavoratori di zone di terreno da coltivare.

Di tali concessioni si occupa la legge 21 dicembre 1898 per i territori della montagna e per l'affitto di terreni gommiferi, mentre la legge 9 ottobre 1893 stabilisce che si può acquistare la proprietà delle terre della costa, alla sola condizione d'irrigarle. Ma chi darebbe agli immigranti il capitale necessario per le spese di viaggio e d'impianto, cioè per fabbricare le abitazioni e per iniziare le opere d'irrigazione? E come potrebbero i coloni vivere, nel periodo di preparazione del terreno, in regioni segregate da ogni centro popoloso, nelle quali mancano gli elementi per una vita comoda e sana?

La colonizzazione europea nel Perù richiede quindi un accordo fra capitale e mano d'opera, ed è appunto ispirandosi a questo concetto che il signor I. C. Sevilla, dimorante in San Pedro de Lloc, provincia di Pacasmayo, ha richiesto recentemente al Governo l'autorizzazione di avviare al Perù una colonia di Europei per coltivare le rive del fiume Pachitea.

Il signor Sevilla chiede la proprietà dei terreni posti sulle rive del detto fiume e l'esonerazione dalle tasse per dodici anni, durante i quali egli si impegna a portare 12000 Europei nella regione anzidetta, pagando ad essi le spese di trasporto, vitto e stabilimento, e dando inoltre a ogni capo di famiglia dieci ettari di terreno in proprietà, oltre ad un certo numero di ettari da distribuirsi ai coloni di uno stesso paese, per costruzione di scuole, parrocchia, ecc.

Non può ancora dirsi se la concessione sarà o no accordata: se la idea è buona per sè stessa, è grave ed irto di difficoltà, nel momento presente, il còmpito che il signor Sevilla si assume, e per quante siano le garanzie che egli potrà dare ai coloni europei, è necessario ricordare che finora le colonizzazioni nella montagna e la coltivazione della

costa hanno dato, meno pochissime eccezioni, gravi perdite, nel bilancio della ricchezza pubblica, ed è opportuno non dimenticare l'infelice risultato che ebbe il tentativo fatto nel 1900 di portare nel Perù emigranti italiani.

Per concludere, giova riportare qui sotto le parole pronunziate nel Congresso, il 28 luglio ultimo scorso, dal signor Romaña, che ha testè lasciato la presidenza della Repubblica: " La rinnovazione della " nostra popolazione con buoni elementi deve preoccuparci costante- " mente. Disgraziatamente, questo problema non può risolversi se non " a poco a poco, e con mezzi che non sono ancora a nostra disposi- " zione. Fino a che non potremo disporre di strade praticabili per " sfruttare facilmente la ricchezza della montagna o di terreni irrigati " sulla costa, l'immigrazione non sarà permanente. Essa deve venire " spontaneamente in corrente poderosa, quando il paese sia vera- " mente preparato. La prossima apertura dell'istmo di Panamà con- " tribuirà senza dubbio molto a raggiungere questo risultato. Frat- " tanto le nostre fatiche non possono essere che preparatorie, pur " non essendo lontano il giorno nel quale esse daranno un notevole " profitto ".

Colonia italiana del Perù. — La colonia italiana del Perù è forse, fra le colonie stabilite nelle repubbliche del Sud-America, una delle migliori per condizioni morali e finanziarie.

Tranne un piccolissimo nucleo di operai, agricoltori e pescatori, che formano un'esigua minoranza, il resto della colonia è formato da professionisti, proprietari, industriali e commercianti, tutti in buone condizioni economiche, i quali, nel loro insieme, rappresentano un capitale di 250 milioni di franchi, capitale guadagnato nel Perù, frutto esclusivamente dello spirito d'iniziativa e del lavoro intelligente ed assiduo.

La nostra colonia non è la prima per l'importanza dei capitali di cui dispone, ma è la più numerosa e quella che dà rappresentanti in ogni ramo dell'attività industriale e commerciale. Italiani sono numerosi proprietari di fattorie, nella costa; italiano è il proprietario dello stabilimento petrolifero di Zorritos; ad Italiani appartengono le più im-

portanti fabbriche di tessuti di cotone e di lana, concerie di pelli, ecc. Con capitali italiani furono impiantati l'importante manifattura di tabacco " La Mutua ", e la distilleria e fabbrica di liquori " La Concordia ", e con capitale nostro è ora in costruzione la tramvia elettrica fra Callao e Lima, la quale potrà funzionare alla fine dell'anno corrente.

In floride condizioni è il Banco Italiano — istituto di credito che dispone di 10 milioni di capitale —; ottimi affari sono fatti da diverse case d'importazione, fra le quali la ditta Dall'Acqua di Milano, che ha un introito mensile di lire 75 mila; e quasi tutto in mano d'Italiani è il piccolo commercio del Perù. E non solo per la buona posizione finanziaria merita considerazione la nostra colonia qui residente, ma anche per il contegno ammirabile dei singoli componenti, per il rispetto che essi dimostrano alle leggi del paese e per la sincerità dei sentimenti di riconoscenza con cui ricambiano l'ospitalità che ricevono.

Alla meritata stima di cui godono i nostri connazionali fa riscontro il patriottismo da cui tutti sono animati, che si manifesta nelle cordiali dimostrazioni di simpatia che essi fanno alle navi da guerra qui di stazione, nelle affermazioni d'italianità che accompagnano ogni data memorabile per il nostro paese, nell'attaccamento al patrio idioma, e soprattutto nello spirito di fratellanza che li riunisce. Ed è in conseguenza di tali sentimenti che non un solo indigente italiano trovasi nel Perù, grazie all'aiuto che i disoccupati hanno sempre ricevuto dai connazionali facoltosi, ed anche per merito delle diverse Società di beneficenza, di cui la più importante, quella di Lima, fondata nel 1862, conta numerosi soci e mantiene un ospedale, il cui costo è di oltre 300 mila lire.

Ben organizzate sono le scuole italiane di Lima e Callao, le cui spese non indifferenti può dirsi siano a carico quasi interamente della colonia.

L'IMMIGRAZIONE ITALIANA NELLA BAVIERA MERIDIONALE.

(Da un rapporto del cav. P. MONDINI,
R. Viceconsole a Monaco di Baviera; aprile 1903).

È noto che l'immigrazione in Germania, in generale, e specialmente nel Regno di Baviera, è per la massima parte fluttuante, composta di fornaciai, muratori, scalpellini, stuccatori, sterratori, che si recano qui sul principio della primavera per ritornare in patria nell'autunno. Il maggior contingente di questi operai è dato dalla provincia di Udine, in più ristrette proporzioni dalle altre province del Veneto. Da qualche anno è divenuta notevole anche l'immigrazione dalle province dell'Italia meridionale, specialmente da quella di Aquila.

Gli immigranti provenienti dal Veneto, persone sane e robuste, fornite di fibra resistente e adatte ai gravi lavori delle fornaci ed alla incostanza del clima, sono anche, salvo rare eccezioni, sobri ed economi; inviano alle famiglie buona parte del guadagno fatto nella stagione dei lavori, riservandosi, quando rimpatriano, di portar con sè il resto dei risparmi, che servirà loro per mantenersi durante l'inverno.

Riesce impossibile determinare esattamente il numero degli operai italiani che durante la stagione dei lavori trovano occupazione in questo distretto consolare, perchè, mentre prima questo calcolo poteva esser fatto dal consolato, sulla base delle richieste ferroviarie rilasciate, ora che tale incarico venne affidato ai sindaci, manca un criterio positivo per poterlo compiere.

Tuttavia si può ritenere che, da due anni a questa parte, l'immigrazione temporanea verso questo paese è in diminuzione, sia per la minore ricerca di fornaciai e muratori, determinata dalla diminuita attività nelle costruzioni, sia per l'applicazione, sempre più severa

da parte delle autorità del luogo, della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli, e di quella sull'istruzione obbligatoria, e finalmente pel continuo rincaro, specie nei grandi centri, delle spese di vitto e di alloggio, rincaro al quale non corrispondono in proporzione gli aumenti delle mercedi.

È difficile fare una statistica dell'immigrazione italiana in questo distretto, anche perchè gli operai italiani occupati qui, appena hanno sentore che in qualche altro Stato dell'impero, nella vicina Austria o nella Svizzera s'intraprende un nuovo lavoro di più lunga durata, o per il quale è promessa una maggiore retribuzione, non esitano a lasciare la Baviera per recarsi a prendervi parte.

Nè mancano, purtroppo, gli Italiani che, solo per andare in cerca del meglio o per la smania di vedere nuovi paesi, girano di qua e di là, incontrando sovente le più amare delusioni, dopo aver perduto un tempo prezioso e speso danaro in viaggi. Vi sono, è vero, operai, specialmente fornaciai e muratori, che tornano ogni anno in questo distretto ed hanno sempre il loro posto assicurato presso i vecchi padroni, felici di averli alla propria dipendenza, ma purtroppo essi formano una esigua minoranza. Per fortuna, sono pochi coloro che, finita la stagione dei lavori, non avendo fatto risparmi, sprovvisti perfino delle poche lire necessarie pel rimpatrio, o non trovando convenienza a tornare in patria (sia perchè hanno qualche conto da rendere alle autorità politiche, giudiziarie o militari, sia perchè sono in poco buoni rapporti colle rispettive famiglie), restano qui durante l'inverno, recando continue noie al consolato, colle loro insistenti domande di sussidio, dando compassionevole spettacolo di sè e della loro miseria agli indigeni e abbrutendosi nell'ozio forzato; privi di vestiario e di tetto, sospettati di vagabondaggio dall'autorità, finiscono coll'essere sfrattati, o, peggio ancora, incarcerati e processati.

I salari in uso qui sono i seguenti:

Sterratori	marchi [illegible] e più al giorno
Scalpellini	[illegible] id.
Muratori	[illegible] id.
Manovali	[illegible] id.

Fornaciai:

Cucinatori . .	marchi	70	al mese, oltre il vitto e l'alloggio
Stampatori. .	»	50	id.
Ragazzi . . .	»	25 o 30	id.

Molto meglio retribuiti sono gli stuccatori, i quali, secondo la capacità, percepiscono mercedi di 10 marchi e più al giorno.

I " modelli " e i suonatori ambulanti, il cui contingente è esclusivamente fornito dalla provincia di Caserta, lavorano poco e guadagnano discretamente.

I calderai, quasi tutti della provincia di Belluno, hanno una retribuzione abbastanza remunerativa, benchè l'esercizio del mestiere girovago sia soggetto a balzelli rilevanti.

Non fanno buoni affari i venditori di castagne, provenienti anch'essi dalla provincia di Belluno, che immigrano a settembre e rimpatriano a febbraio, salvo i pochissimi che hanno famiglia e si fermano qui anche durante l'estate, vendendo gelati.

La colonia permanente in questo distretto consolare credo superi di poco i 500 individui, alcuni dei quali, venuti qui da più di un ventennio come semplici operai, hanno, coll'indefesso lavoro e col risparmio, raggiunto una certa agiatezza; alcuni di questi hanno assunto la cittadinanza bavarese, per godere di maggiore considerazione presso le autorità del paese, nel caso di appalti di lavori governativi o municipali.

Le condizioni dei nostri operai in questo distretto, se non possono dirsi splendide, sono abbastanza buone; chi lavora è ben pagato, ed il buon operaio può vivere discretamente e fare qualche risparmio; in caso di malattia, è bene accolto, trattato e curato negli ospedali. Se vuol farsi curare a domicilio, riceve dalla *Krankenkasse* (Cassa per gli ammalati) una congrua retta giornaliera.

In caso d'infortunio sul lavoro, la legge relativa concede ai nostri connazionali il godimento della rendita anche dopo il rimpatrio, secondo le disposizioni prese due anni sono in favor loro dal *Bundesrath*, in seguito alle trattative corse tra i governi italiano e germanico. Anzi, è da notare che il Consiglio direttivo dell'Ufficio imperiale di

assicurazioni ha ammesso che possa godere della rendita anche l'operaio colpito da infortunio, che fosse rimpatriato prima dell'entrata in vigore di queste disposizioni.

Nello scorso anno, furono dal consolato trasmesse nel Regno le seguenti somme, a titolo di indennità per infortuni: per assegni mensili o trimestrali, marchi 6699. 95; per indennità in capitale, marchi 3412; totale, marchi 10,112. 95. Al principio del nuovo anno (1903), erano 32 i colpiti da infortunio che percepivano per mezzo del consolato il proprio assegno.

L'IMMIGRAZIONE NEGLI STATI UNITI
durante l'anno finanziario 1902-1903

Dalla relazione per l'anno finanziario dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903 del Commissario generale dell'immigrazione negli Stati Uniti, signor F. F. Sargent (1), ricaviamo le seguenti notizie circa l'immigrazione avvenuta durante l'anno stesso nell'Unione Nord Americana.

Il totale degli emigranti di ogni nazionalità, arrivati dal 1° luglio 1902 al 30 giugno 1903 negli Stati Uniti, fu di 857,046, con un aumento in confronto dell'anno precedente di 208,303, ossia del 32 per cento. Di questi, 821,126 sbarcarono direttamente nei porti degli Stati Uniti, e 35,920 entrarono nel territorio dell'Unione attraverso la frontiera canadese, dopo essere sbarcati in porti del Canadà. Nel seguente prospetto viene indicato il numero degli emigranti distinto per i principali porti degli Stati Uniti, nei quali sono sbarcati:

PORTI	Anno 1901-902			Anno 1902-903		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Nuova York, N. Y.	355,414	137,848	493,262	451,404	180,481	631,885
Boston, Mass.	24,295	15,170	39,465	39,598	23,240	62,838
Baltimora, Md.	32,193	7,486	39,679	44,328	11,474	55,802
Philadelphia, Pa.	11,360	5,815	17,175	19,676	8,084	27,760
San Francisco, Cal..	4,389	882	5,271	6,097	1,159	7,256
Nuova Orleans, La..	3,158	1,253	4,411	3,755	1,338	5,093
Altri porti degli Stati Uniti .	13,885	6,396	20,281	22,179	8,313	30,492
Porti del Canadà (via Quebec e Point Levis, St. John e Halifax, Vancouver e Victoria)	21,675	7,524	29,199	26,109	9,811	35,920
Totale . . .	466,369	182,374	648,743	613,146	243,900	857,046

(1) *Annual Report of the Commissioner General of Immigration for the fiscal year ended June* 30, 1903. — Washington, Government Printing Office, 1903.

La seguente tavola fa conoscere il numero degli emigranti, divisi per nazioni di provenienza, confrontato con quello dell'anno precedente:

PAESI	1902	1903	AUMENTO O DIMINUZIONE aumento	diminuzione
Italia	178,375	230,622	52,247	"
Austria-Ungheria	171,989	206,011	34,022	"
Russia e Finlandia	107,347	136,093	28,746	"
Regno Unito di Gran Brettagna e Irlanda	46,036	68,947	22,911	"
Svezia	30,894	46,028	15,134	"
Germania	28,304	40,086	11,782	"
Norvegia	17,484	24,461	6,977	"
Grecia	8,104	14,090	5,986	"
Rumenia	7,196	9,310	2,114	"
Danimarca	5,660	7,158	1,498	"
Portogallo	5,307	9,317	4,010	"
Francia	3,117	5,578	2,461	"
Belgio	2,577	3,450	873	"
Svizzera	2,344	3,983	1,639	"
Paesi Bassi	2,284	3,998	1,714	"
Spagna	975	2,080	1,105	"
Serbia, Bulgaria e Montenegro	851	1,761	910	"
Turchia europea	187	1,529	1,342	"
Altri paesi d'Europa	37	5	"	32
Totale Europa	619,068	814,507	+ 195,439	
Giappone	14,270	19,968	5,698	"
Turchia asiatica	6,223	7,118	895	"
Cina	1,649	2,209	560	"
India	93	94	1	"
Altri paesi d'Asia	36	577	541	"
Indie occidentali	4,711	8,170	3,459	"
Messico	709	528	"	181
Canadà	636	1,058	422	"
Australia, Tasmania e Nuova Zelanda	384	1,150	766	"
America del Sud	337	589	252	"
Isole Filippine	126	132	6	"
Africa	37	176	139	"
Altri paesi	464	770	306	"
Altri passeggieri stranieri	82,055	64,269	"	17,786
Totale generale	730,798	921,315	+ 190,517	

Da queste cifre risulta come tre nazioni europee. e cioè l'Italia, l'Austria-Ungheria e la Russia con la Finlandia, nell'anno 1902-1903 diedero da sole più di due terzi del contingente totale dell'immigrazione negli Stati Uniti. Come nell'anno precedente, gli immigranti italiani conservarono durante l'anno 1902-1903 la proporzione più elevata fra le varie nazionalità immigrate negli Stati Uniti.

Dei 233,546 Italiani, 196,117 appartenevano alle provincie dell'Italia meridionale, e 37,429 a quelle dell'Italia settentrionale.

Rispetto al sesso, gli Italiani si dividevano in 189,416 uomini e 44,130 donne.

Riguardo all'età si distribuivano nel modo seguente:

Immigranti di età inferiore ai 14 anni	25,023
Immigranti di età dai 14 ai 45 anni	197,267
Immigranti di età dai 45 anni in su	11,256
Totale . . .	233,546

Non sapevano leggere e scrivere (dai 14 anni in su) 88,795; sapevano soltanto leggere, 110. Possedevano da 150 lire in più, 21,734 immigranti; avevano meno di 150 lire, 154,215 immigranti. In complesso gli Italiani sbarcati possedevano (secondo le loro dichiarazioni) lire 15,093,205. Di essi, 17,071 erano già stati ancora negli Stati Uniti.

Il numero degli immigranti di ogni nazionalità respinti durante l'anno 1902-1903, fu di 8769, mentre quello dell'anno precedente era stato di 4974. Gli immigranti italiani respinti furono 3,179, così divisi:

Poveri (*paupers*) o soggetti a cadere a carico della beneficenza pubblica (*public charges*)	2,324
Immigranti sotto contratto di lavoro	518
Affetti da malattie ributtanti o contagiose	156
Persone che avevano riportato precedenti condanne penali	49
Dementi.	8
Rimpatriati entro un anno dall'arrivo	123
Prostitute	1
Totale . . .	3,179

Il numero totale degli immigranti di ogni nazionalità respinti perchè affetti da malattie ributtanti o di carattere epidemico-pericoloso, fu, nel decorso anno fiscale, di 1773, mentre nell'anno 1901-1902 era di 709 e nell'anno 1900-1901 di soli 39. Ripetendo il parere espresso nel precedente rapporto, il Commissario generale opina che l'aumento si debba alla trasgressione volontaria della legge per parte delle Compagnie di trasporto, e crede

che ciò giustifichi la disposizione legislativa approvata il 3 marzo 1903, in base alla quale le Compagnie di navigazione, oltre all'essere assoggettate alle spese di rimpatrio degli immigranti ammalati, sono punite con una multa di dollari cento per ogni immigrante ammalato che viene respinto.

Senza dubbio, osserva il Commissario generale, vi sono dei casi in cui le Compagnie di trasporto non possono essere punite, quando la malattia non poteva essere notata, neppure dopo un attento esame, da parte di un medico competente. Ma è pure fuori di dubbio che la multa deve essere imposta quando qualche indizio della malattia era manifesto al momento dell'imbarco.

Secondo le dichiarazioni fatte dagli immigranti al loro arrivo, la nostra immigrazione si diresse ai seguenti Stati e territori:

Stato di New-York (Brooklyn, Buffalo, ecc.)	101,226
Stato di Pennsylvania (Philadelphia, Pittsburg)	50.157
Stato di Massachusetts (Boston)	15,964
Stato di New-Jersey (Hoboken, Paterson)	11,128
Stato di Connecticut (New-Haven, Hartford, ecc.)	7,543
Stato di Rhode Island (Providence, Pawtucket, ecc.)	3,711
Stato di Maryland	412
Stato di Vermont	488
Stato di Delaware	469
Stato di Maine	286
Distretto federale di Columbia (Washington)	168
Stato dell'Illinois (Chicago, Spring Walley, ecc.)	9,800
Stato di California (San Francisco, Los Angeles, ecc.)	6,587
Stato di Colorado (Denver, Pueblo, ecc.)	1,981
Stato di Ohio (Cincinnati, Cleveland)	5,874
Stato di Michigan (Detroit, Calumet)	2,771
Stato di Wisconsin	981
Stato di Washington	418
Stato di Minnesota	828
Stato di Nevada	362
Stato di Utah	359
Stato di Kansas	220
Stato dell'Indiana	390
Territorio Indiano	174
Stato dello Jowa	209
Stato del Wyoming	156
Stato dell'Oregon	137
Stato di Montana	159
Territorio dell'Arizona	101

Stato della Louisiana (New-Orleans)	4,842
Stato del Missouri	1,322
Stato della Florida	364
Stato del Texas	378
Stato dell'Alabama	162
Stato di West Virginia	2,320
Altri Stati	1,099
Totale	233,546

Dalle cifre suesposte risulta che la nostra immigrazione continua ad addensarsi specialmente negli Stati dell'Est e attorno ai grandi centri di popolazione.

Nel quadro che segue sono indicate le professioni ed i mestieri degli immigranti italiani secondo le dichiarazioni da loro fatte:

Arti liberali.

Attori	17	Editori e pubblicisti	10
Musicisti	305	Insegnanti	69
Scultori	146	Medici	41
Ingegneri e macchinisti	176	Avvocati	9
Sacerdoti	60	Professioni diverse	58

Artigiani (skilled labor).

Sarti e sarte	3,464	Orefici	94
Muratori	4,226	Tessitori	574
Calzolai	4,962	Fornai	787
Minatori	2,520	Giardinieri	324
Felegnami	2,979	Commessi di negozio	467
Barbieri	2,145	Macellai	316
Marinai	2,049	Mugnai	188
Scalpellini	978	Cucitrici e sarte	2,620
Fabbri-ferrai	1,401	Mestieri diversi	1,509

Occupazioni diverse.

Braccianti per lavori agricoli	38,853	Agricoltori	878
Braccianti per lavori diversi	101,304	Non specificati	1,211
Domestici	8,562	Immigranti senza professione (donne e fanciulli)	48,950
Negozianti, merciai, ecc.	1,294	Totale	233,546

Il Commissario generale espone nella sua relazione le energiche misure organizzate per esercitare lungo la frontiera canadese una diligente sorveglianza per impedire che attraverso il Canadà entrino negli Stati Uniti immigranti senza carte o ammalati. Pubblica l'elenco di una trentina di individui arrestati e condannati a multe che variano da 250 a 1500 lire perchè tentavano di far passare immigranti di nascosto.

Alla relazione del Comissario generale è annesso un rapporto dell'ispettore signor Marcus Braun il quale per conto dell'Ufficio di immigrazione fece un viaggio in Europa per istudiare in qual modo l'emigrazione sia fomentata dalle autorità locali e dagli agenti delle Società di navigazione.

Riguardo all'Italia l'ispettore Braun scrive:

" Da parte del Governo italiano e delle autorità ho trovato una disposizione generale a restringere l'emigrazione delle persone visibilmente affette da alcune malattie. Tale restrizione non è fatta tanto per il bene degli Stati Uniti quanto per la considerazione che l'affluenza dall'Italia di emigranti ammalati può provocare da parte del Governo degli Stati Uniti nuove misure proibitive; cosa questa che è molto temuta in Italia, perchè gli Italiani considerano gli Stati Uniti come la migliore valvola di sicurezza per lo sfogo della loro sovra popolazione. Nuove misure legislative contro l'immigrazione da parte degli Stati Uniti, se arrestassero materialmente l'esodo degli immigranti italiani verso gli Stati Uniti, potrebbero, secondo l'opinione del popolo italiano, diminuire una buona parte delle rendite italiane. Ho constatato che la prosperità di intieri villaggi nelle provincie meridionali italiane dipende dai vaglia che giungono regolarmente dagli Stati Uniti. "

Impressionato dal fatto che il numero degli immigranti di ogni nazionalità che sbarcano ogni anno negli Stati Uniti si avvicina al milione, il Commissario generale crede che qualche altra misura debba essere adottata per migliorare la qualità degli immigranti ammessi. Dice non sembrargli ingiusto l'esigere che gli emigranti i quali chiedono di sbarcare negli Stati Uniti siano di intelligenza svegliata per lo meno pari a quella di chi sa leggere e scrivere.

Il Commissario generale opina pure che si debba richiedere qualche cosa di più circa al carattere morale. La legge presente esclude le persone che abbiano riportato precedenti condanne penali. Ciò risponde solo in parte al proposito di stabilire un livello morale per l'ammissione negli Stati Uniti, e molti, infatti, sono i delitti che commettono gli immigranti ammessi. Su questo argomento il Commissario generale si ripromette di pubblicare un interessante documento nella sua prossima relazione annuale.

Infine il Commissario generale esprime l'idea che, per una più razionale distribuzione degli immigranti nei differenti Stati, debbano essere adottate

misure per aprire speciali uffici di informazioni nelle varie stazioni di immigranti e specialmente nella stazione di Ellis Island. In tali uffici si troveranno carte topografiche dei differenti Stati, e si daranno indicazioni sulle risorse e sui prodotti di ogni Stato, prezzi del terreno, strade di comunicazione, costo dei trasporti, richieste di mano d'opera e d'impiego, mercedi usate, costo della vita, e tutte le altre informazioni che possono interessare gli immigranti in cerca di occupazione.

Il Commissario generale crede che l'impianto di questi uffici di informazioni potrà contribuire alla soluzione dei serii problemi che presenta il crescente agglomeramento degli immigranti nelle grandi città Nord-Americane, e dare utili risultati così per gli Americani come per gli immigranti stranieri.

PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI

sulla colonizzazione nell'Argentina

Nel n. 7 del *Bollettino* (anno 1903) fu pubblicata la traduzione della legge argentina dell'8 gennaio 1903 sulle terre fiscali. Nel presente fascicolo aggiungiamo la traduzione del regolamento, emanato in data 2 novembre 1903, per l'esecuzione di quella legge.

La legge dell'8 gennaio 1903 e il relativo regolamento concernono la colonizzazione delle terre fiscali.

Sembra ora che il Governo argentino intenda favorire, con apposite disposizioni legislative, anche la colonizzazione delle terre appartenenti ai privati e ai Governi provinciali. Esso ha presentato, a questo scopo, il 16 agosto 1903, al Congresso nazionale un disegno di legge, di cui qui appresso diamo la traduzione, insieme al messaggio che lo precede.

I.

Regolamento, in data 2 novembre 1903, per l'esecuzione della legge 8 gennaio 1903, sulle terre fiscali.

Ritenuta l'opportunità di stabilire norme per l'esecuzione della legge sulle terre dell'8 gennaio 1903, per ciò che riguarda la diversa destinazione da darsi alla terra pubblica precedentemente esplorata;

Considerando:

1° che le terre adatte alla fondazione di centri urbani o colonie agricole debbono essere di preferenza riservate a questa destinazione, che permette una maggior densità di popolazione, tanto più che i terreni fiscali che possono dedicarsi al detto scopo sono scarsi;

2° che, ad evitare gl'inconvenienti del latifondo e della speculazione che mantengono sterili le terre, deve, nelle regioni adatte all'allevamento del bestiame, darsi la preferenza alla vendita diretta di lotti di estensione non superiore ad una lega quadrata a quei cittadini che li occupino personalmente e stabiliscano in essi una piccola fattoria;

3° che i lotti menzionati, i quali non possano vendersi in questa forma, debbono di preferenza esser destinati ad affittarsi con l'impegno da parte dei fittaiuoli di colonizzarli e col diritto di acquistare, al termine del contratto, la proprietà della metà dell'area come maximum, in conformità di quanto è stabilito dall'articolo 9 della legge;

4° che le altre terre, che non si possono collocare nel modo indicato nei precedenti considerando, sono quelle che devono essere destinate all'affitto o alla vendita all'asta pubblica, fino ad un massimo, quanto alla vendita, di 1,000 leghe quadrate ogni anno, e senza che alcuna persona o Società possa comprare o prendere in affitto lotti maggiori di 20,000 ettari, come è stabilito nell'articolo 2 della legge;

5° che i boschi da legname da costruzione debbono considerarsi come il valore principale dei terreni in cui sono situati, e la terra in questi casi non può esser venduta nè affittata, ma soltanto concessa all'unico scopo di sfruttamento forestale;

6° che i diversi prezzi stabiliti dalla legge sulla concessione delle terre debbono considerarsi come minimi, e il Potere esecutivo ha facoltà di elevarli secondo la diversa natura e situazione dei terreni e i valori correnti al tempo della loro collocazione;

7° che, fissate le basi generali della collocazione delle terre, basterà che il Potere esecutivo dichiari la destinazione delle diverse sezioni, a misura che si vanno esplorando, e i prezzi della loro alienazione o del loro affitto perchè abbiano applicazione in tutto il resto le disposizioni della legge e del presente decreto;

8° che, non potendo i Territori nazionali considerarsi come deserti, poichè esistono in ciascuno di essi nuclei di popolazione, nelle colonie e nei paesi che son venuti sorgendo, e grandi estensioni vendute o affittate, non deve riconoscersi alcun diritto ai semplici occupanti. Questa occupazione arbitraria distruggerebbe qualunque progetto di alienazione della terra basato su condizioni precedentemente determinate, e farebbe sì che le piccole frazioni adatte all'agricoltura, le quali devono essere riservate alla coltivazione, sarebbero scelte per l'allevamento del bestiame, per esempio, da quelli che allegassero diritto di occupazione, tanto più che nei Territori del sud simili frazioni esistono in proporzione minima;

9° Che le esplorazioni eseguite offrono già dati sufficienti per determinare la destinazione di una parte considerevole di terra pubblica e assegnarla alla colonizzazione nelle diverse sue forme;

10° Che anche quando gli affari pendenti possono trattarsi e risolversi conformemente alle disposizioni anteriori alla legge sulle terre, secondo il disposto dell'articolo 21 di questa, bisogna estendere ai lotti disponibili nei

centri urbani e nelle colonie già esistenti le maggiori facilitazioni per il disbrigo degli affari stessi;

11° Che bisogna altresì riservare sezioni di terra pubblica per attrarre nuovi nuclei d'immigrazione europea, che si reputa conveniente stabilirvi;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Decreta:

Art. 1. — In conformità delle disposizioni della legge sulle terre dell'8 gennaio 1893, è proibito di alienare, concedere o affittare, in qualsivoglia forma, qualunque terra fiscale che non sia stata precedentemente esplorata e la cui destinazione non sia stata determinata a norma degli articoli 1 e 2 della legge sulle terre.

Art. 2. — Per le terre destinate all'allevamento del bestiame, che non risultino adatte allo stabilimento di popolazioni o colonie agricole, non sarà necessaria la precedente misurazione, bastando l'esplorazione e il rilievo topografico e la divisione provvisoria che, in base alla detta esplorazione e al detto rilievo, sia progettata, salvo le rettificazioni, a cui possano dar luogo la misurazione e la divisione definitiva che posteriormente si facciano. Per i centri urbani e le colonie agricole saranno necessarie la misurazione e la divisione del terreno prima della concessione dei lotti.

Art. 3. — Nella concessione delle diverse classi di lotti si procederà nella forma stabilita dagli articoli seguenti.

Paesi e colonie agricole.

Art. 4. — Tracciati i piani dei paesi sul terreno, con le riserve necessarie per le piazze, gli stabilimenti pubblici e le stazioni agricole, con la determinazione dei lotti di aree fabbricabili, case coloniche e poderi, dove la natura del terreno lo permetta, si pubblicheranno i piani medesimi e i dati sulla situazione geografica ed economica, le vie di comunicazione e la produzione delle regioni vicine, con una numerazione di tutti i lotti corrispondente a quella dei registri a matrice che debbono formarsi per ogni paese o colonia agricola.

Art. 5. — Fatta questa pubblicazione e fatta circolare almeno per 90 giorni nel territorio rispettivo e nella capitale della Repubblica, si potrà, entro i 90 giorni successivi, fare istanza per la compra delle aree fabbricabili, delle case coloniche e dei poderi; ma nessuno potrà acquistare più di quattro aree fabbricabili o due lotti di case coloniche o poderi. Le istanze presentate potranno essere prese in esame per la decisione, appena scaduto il termine di

ciascun periodo di 30 giorni dalla loro presentazione, senza bisogno di aspettare quelle che possano esser presentate in seguito.

In ciascun paese o governo relativo e nella capitale della Repubblica vi sarà, per le istanze, un apposito libro, di cui ciascun foglio sarà numerato e timbrato dalla Divisione Terre e Colonie, e nel quale ciascun richiedente si limiterà a segnare, oltre la firma, la data della propria istanza e il lotto richiesto. Se il richiedente non sa scrivere, potrà far eseguire le dette annotazioni da un'altra persona, alla presenza di due testimoni. Il libro potrà essere esaminato dagl' interessati.

Le istanze si potranno fare anche per atto autentico o per telegrammi alle persone incaricate di riceverle.

Art. 6. — La divisione Terre e Colonie potrà, ove lo giudichi opportuno, destinare separatamente una parte dei lotti alle richieste della capitale e altre parti a quelle che si facciano nel governo, municipio o commissione del rispettivo paese, secondo la designazione del Ministero

Potrà altresì riservare una parte di lotti per offrirli, all'estero o nel paese, agli immigranti che possano richiederne.

Art. 7. — Per ogni paese o colonia si formerà un libro a matrice di certificati provvisori con riferimento a ciascun lotto, in cui si specificherà la estensione dei confini che lo circoscrivono e la sua area e si designeranno i lotti limitrofi. Questi titoli che si considereranno come provvisori, e nei quali saranno determinate le condizioni della colonizzazione e quant'altro si richiede per ottenere il titolo definitivo, come pure il prezzo di alienazione, saranno firmati dal capo della Divisione Terre e Colonie, dall'ispettore generale e da un delegato della Ragioneria generale della Nazione.

Art. 8. — Spirato il termine per ricevere le istanze o quello di 30 giorni, a cui si riferisce l'articolo 5, il capo e l'ispettore generale della Divisione Terre e Colonie e il presidente o un delegato della Ragioneria generale aggiudicheranno i lotti richiesti ciascuno da una sola persona, mediante consegna o spedizione del corrispondente titolo provvisorio; e riguardo ai lotti per ciascuno dei quali vi siano parecchie richieste, proporranno al Ministero chi debba essere preferito, tenendo conto, riguardo agli istanti che si saranno presentati nel rispettivo territorio, delle informazioni date dagl'incaricati di ricevere le domande.

Art. 9. — Il prezzo di alienazione dei lotti sarà fissato per ciascun centro di popolazione dal Ministero, e non potrà essere inferiore a 10 *pesos* moneta nazionale, per ciascun'area fabbricabile, e di 2 *pesos* e 50 *centavos*, per ogni ettaro di casa colonica o podere.

Art. 10. — Gli acquirenti di aree fabbricabili avranno l'obbligo di chiuderle con recinto e di costruirvi un'abitazione con gli accessori, nel ter-

mine di un anno. Adempita questa condizione e pagato il prezzo, la qual cosa sarà verificata d'ufficio dalla Divisione Terre e Colonie, questa consegnerà il titolo definitivo.

I concessionari di poderi dovranno alla loro volta, entro il termine di due anni, edificarvi un'abitazione e coltivare la terra, nella proporzione determinata per ciascuna colonia dal Potere esecutivo, la quale non potrà, del resto, essere minore della quinta parte della superficie di ogni lotto. Verificato l'adempimento di tale obbligo, nel modo sopra indicato, il titolo definitivo sarà rilasciato a coloro che si troveranno in regola e avranno estinto il loro debito.

Il pagamento avrà luogo in rate annuali, e il versamento della prima rata dovrà farsi alla fine del 2° anno.

Art. 11. — I titoli definitivi saranno estratti da un libro a matrice corrispondente al rispettivo registro grafico, e in essi si dichiarerà che, adempite le condizioni del titolo provvisorio relativo al lotto, di cui saranno determinati i confini e l'estensione, si conceda il titolo definitivo di proprietà al concessionario, il quale dovrà essere inscritto nel registro delle proprietà ed eventualmente in quello delle ipoteche. Questo titolo avrà forza di scrittura pubblica, conformemente al disposto dell'art. 3 della legge sulle terre, e sarà sottoscritto dal capo e dall'ispettore generale della Divisione Terre e Colonie, e dal presidente o da un delegato della Ragioneria generale, con relazione anche al decreto di aggiudicazione del Potere esecutivo, nel caso di dover decidere (art. 8) su diversi aspiranti al medesimo lotto.

Art. 12. — Fino a che non saranno adempiute le condizioni di colonizzazione e non sarà spirato il termine stabilito per questo adempimento o per il pagamento delle quote, i possessori di titoli provvisori potranno trasferirli mediante girata, registrata presso la Divisione Terre e Colonie o davanti ad un'autorità locale designata da quest'ultima, la quale dovrà trasmetterla alla Divisione.

I titoli definitivi saranno trasferibili solamente davanti ad un pubblico notaio, che dovrà partecipare il trasferimento alla Divisione Terre entro tre mesi, a norma dell'articolo 14 della legge.

Art. 13. — La presa di possesso delle aree fabbricabili, delle case coloniche o dei poderi; che siano state precedentemente tracciate e contrassegnate con limiti sul terreno, resterà a esclusivo carico dei concessionari, i quali dovranno provvedere allo sloggiamento degl'intrusi eventuali, ricorrendo alle autorità ordinarie.

Art. 14. — La Divisione Terre e Colonie presenterà mensilmente al Ministero di agricoltura una relazione, che sarà pubblicata, circa le istanze presentate e accordate, in conformità dell'articolo 8, e le persone che avranno

ricevuto titoli provvisori, adempito le condizioni di colonizzazione e ricevuto o trasferito titoli definitivi, a norma degli articoli 10, 11 e 12.

Art. 15. — Le disposizioni degli articoli precedenti saranno applicabili altresì alle aree fabbricabili, alle case coloniche e ai poderi, liberi di aggiudicazione, dei paesi o delle colonie attualmente esistenti, e dovranno essere determinati preventivamente le riserve, il prezzo e le condizioni di colonizzazione mediante decreto del Potere esecutivo, con riferimento a ciascun centro, e impiantati i registri e i libri a matrice corrispondenti.

Art. 16. — Sono dichiarati terreni produttivi di frumento quelli esistenti nel Territorio di Misiones e in quelli del Chaco e di Formosa, nelle zone fissate dal Potere esecutivo, ad eccezione dei terreni ricoperti principalmente di boschi da legname da costruzione o di praterie (*yerbales*), i quali dovranno destinarsi alla concessione, a scopo di sfruttamento forestale.

Sono eccettuati anche quei terreni che sono destinati allo stabilimento di tribù indigene, nei quali si adotterà la divisione più conveniente, tenendo conto delle località e del numero dei coloni.

Art. 17. — I terreni produttivi di frumento saranno esplorati e suddivisi in lotti da 25 a 100 ettari, a misura che le necessità della popolazione lo richiederanno e le condizioni della viabilità lo permetteranno.

Art. 18.—Non potranno essere tagliati gli alberi esistenti in lotti di case coloniche o poderi di paesi o colonie, nè, in generale, in alcun terreno, fintanto che il proprietario non ottenga il titolo definitivo di proprietà. Questi potrà servirsi degli alberi solo pei suoi bisogni di combustibile e di materiali da costruzione. Questa disposizione si applicherà anche alle colonie esistenti, siano esse agricole o miste, e in generale ai terreni che non figurano in proprietà.

Art. 19. — I terreni facilmente irrigabili potranno parimente esser dichiarati produttivi di frumento, e la loro alienazione porterà l'obbligo di pagare la quota d'irrigazione fissata dal Potere esecutivo, nel caso che si eseguiscano opere di questo genere.

Art. 20. — I terreni produttivi di frumento che non siano stati divisi, e dei quali non possano collocarsi i lotti per la loro distanza o per altre circostanze, potranno essere provvisoriamente affittati per allevamento di bestiame, in lotti non superiori a 5000 ettari, con la condizione di rescindere il contratto nel caso di fondazione di colonia agricola, e senza diritto per l'affittuario di acquistare la proprietà di più di 2 lotti di 100 ettari, all'atto della rescissione. Questi affitti saranno soggetti alle disposizioni degli articoli 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 67, 68, 69 e della prima parte dell'art. 66.

Art. 21. — Le case coloniche e i poderi e, in generale, i lotti rurali rimar-

ranno a garanzia della parte di prezzo non ancora pagata e delle anticipazioni che per avventura i concessionari possano aver ricevute. Pagata a contanti la sesta parte del loro valore, e adempite le condizioni di colonizzazione, potranno essere iscritti nel registro delle proprietà, restando ipotecata la proprietà stessa per l'importo delle rate non ancora scadute.

Della vendita diretta dei lotti per allevamento di bestiame.

Art. 22. — I terreni adatti per la pastorizia saranno divisi in lotti dell'estensione da mezza lega a una lega quadrata, purchè la natura del terreno lo permetta, con praterie e acqua sufficiente per i hisogni della pastorizia. A misura che si fa questa divisione, il Potere esecutivo, fatte le debite riserve, destinerà i lotti alla vendita diretta, pubblicando i piani e la descrizione dei terreni nel termine di 90 giorni, trascorsi i quali, incomincerà, nel rispettivo territorio e nella capitale della Repubblica, un periodo di 90 giorni per ricevere le istanze degli interessati. Queste saranno fatte alla Divisione Terre e Colonie o avanti le autorità locali, nella forma stabilita dall'articolo 5, mediante iscrizione nei rispettivi libri, o atto autentico o telegramma.

Se, trascorsi i 90 giorni, rimarranno vacanti dei lotti, il Potere esecutivo determinerà la destinazione da darsi ad essi.

Art. 23. — Sono applicabili ai lotti dell'estensione da mezza lega a una lega quadrata le disposizioni degli articoli 6, 7 e 8.

Nell'istanza dovrà indicarsi il nome, il domicilio, l'età, la nazionalità, e lo stato civile del richiedente, il numero e il sesso dei figli, e le occupazioni avute anteriormente.

Art. 24. — Il prezzo della vendita sarà fissato dal Potere esecutivo per ciascuna regione, con l'aggiunta del costo della misurazione in ragione di 6 *centavos* moneta nazionale, per ogni ettaro.

La decima parte del prezzo, oltre il costo della misurazione, sarà pagata in contanti, all'atto in cui si riceve la bolletta provvisoria, e il rimanente in 5 rate annuali, con l'interesse del 6 per cento all'anno.

Art. 25. — Nessuno potrà acquistare un'estensione maggiore di 2500 ettari.

Art. 26. — Ciascun acquirente dovrà avere i seguenti requisiti:

a) essere cittadino per nascita, o per naturalizzazione avvenuta entro due anni dalla concessione della vendita;

b) essere maggiore di 22 anni, se maschio: trattandosi di una vedova, avere per lo meno un figlio di oltre 16 anni;

c) obbligarsi a colonizzare personalmente il lotto, introducendo durante i 2 primi anni, e per ciascuna lega quadrata, almeno 400 pecore o capre o una vacca ogni 5 pecore, con i relativi recinti e il personale necessario per i governo delle bestie, a piantare 100 alberi ogni 2500 ettari e a costruire una abitazione con gli accessorii.

L'obbligo di piantar alberi potrà essere sostituito dal pagamento di 50 *centavos* per ogni albero che non si pianti;

d) fintanto che non abbia il titolo definitivo di proprietà, egli non potrà tagliare boschi che possano trovarsi nella sua proprietà, se non nella misura necessaria per chiudere i terreni e per fornire il legname di cui abbisogna la sua gente (art. 18).

Art. 27. — La Divisione Terre e Colonie spedirà o, secondo i casi, consegnerà al compratore un certificato provvisorio, in cui dovranno essere specificati l'ubicazione, la superficie e i confini del lotto aggiudicato, e gli obblighi contratti dal compratore. Il richiedente che non ritiri il suo certificato e non paghi la quota entro i 60 giorni dalla conclusione della vendita, perderà i suoi diritti al lotto. Il prezzo potrà essere pagato, rimettendo una tratta a favore della Divisione Terre e Colonie.

Si prenderà possesso nella forma stabilita dall'articolo 40.

Art. 28. — Nei casi in cui non vi siano più interessati per il medesimo lotto, la Divisione Terre e Colonie concederà il titolo provvisorio nella forma stabilita dall'articolo 8. In caso contrario, quando vi siano più persone interessate per lo stesso lotto, essa proporrà al Potere esecutivo l'aggiudicazione da farsi nella forma stabilita dal citato articolo 8.

Art. 29. — Il Potere esecutivo decreterà l'iscrizione, nel registro delle proprietà, dei lotti comperati, quando sia stata pagata la prima rata e siano stati adempiuti gli obblighi stabiliti nel capoverso *c* dell'articolo 26, ma il fondo resterà ipotecato a garanzia del pagamento delle quote ancora dovute. Il titolo definitivo sarà rilasciato nella forma stabilita dall'articolo 11.

Art. 30. — Se, allo spirare del secondo anno, il compratore non avrà adempiuto gli obblighi di colonizzazione, la vendita resterà senza effetto, con la perdita delle quote già sborsate, e restando a beneficio dello Stato tutti i miglioramenti introdotti nel terreno.

Lo stesso avverrà, se egli tralasci di pagare alcuna delle quote scadute prima di aver ottenuto il titolo di proprietà.

Art. 31. — I lotti comperati non potranno esser trasferiti finchè non ne sia stato pagato l'intero prezzo.

Art. 32. — Trascorsi i termini fissati dal Potere esecutivo per la vendita di lotti di questa classe, potranno i lotti non alienati essere destinati all'affitto, con le condizioni stabilite nel presente decreto.

Dei lotti per l'industria agricola e pastorizia.

Art. 33. — I terreni che, per la loro natura, non siano adatti all'agricoltura se non in una proporzione inferiore al 10 per cento della loro superficie, e che, in difetto di questa, non possano essere convenientemente adibiti alla pastorizia, potranno essere divisi in lotti da 200 a 2500 ettari per la colonizzazione mista di industria del bestiame e agricoltura.

Le condizioni di colonizzazione saranno uguali a quelle anteriormente stabilite, in proporzione, rispettivamente, dell'area adoperata per la pastorizia e di quella per l'agricoltura, il che, al pari del prezzo di vendita, sarà determinato nel decreto di concessione.

Riguardo alla pubblicità, alienazione, iscrizione ed altre pratiche, si applicheranno le disposizioni degli articoli 22 a 32.

Della vendita all'asta.

Art. 34. — I lotti pastorizi dell'estensione da mezza lega a una lega quadrata, che non si saranno potuti vendere o affittare, a norma dei precedenti articoli, nonchè quelle zone che il Potere esecutivo, fatte le debite riserve, destina alla vendita all'asta pubblica, saranno alienati in questa forma, in lotti non superiori a 20.000 ettari e sulla base del prezzo fissato dal Potere esecutivo medesimo.

Art. 35. — Queste terre dovranno essere prima esplorate e, per lo meno, rilevate topograficamente mediante linee di confine corrispondenti a quelle delle divisioni provvisorie fatte sopra i piani, qualora non siano state preventivamente fatte sul terreno.

Art. 36. — I dati relativi all'esplorazione, al rilievo topografico e alla divisione provvisoria o definitiva, secondo i casi, saranno stampati e messi a disposizione degl'interessati nella capitale della Repubblica e nel rispettivo territorio, almeno 90 giorni prima della data fissata per l'asta.

Art. 37. — Non potrà alienarsi in una sola licitazione un'area maggiore di 500,000 ettari, ossia 200 leghe quadrate di 2500 ettari. L'area alienata annualmente in questa forma non potrà eccedere ettari 2,500,000, ossia 1000 leghe quadrate di 2500 ettari.

Art. 38. — Il prezzo minimo di vendita sarà di un *pesos* moneta nazionale, per ettaro, nei territori della Pampa e della Patagonia.

Art. 39. — Quanto all'estensione, la base per la vendita sarà uno dei lotti di 2500 ettari in cui sarà stata preventivamente suddivisa ciascuna porzione di 20,000 ettari, non potendo alcuna persona o Società acquistare una

area maggiore, sia direttamente, sia per trasferimenti anteriori al pagamento totale del prezzo e avendo il compratore la facoltà di acquistare non oltre la detta superficie.

Art. 40. — I compratori avranno l'obbligo di colonizzare le terre entro il termine di due anni, introducendo nelle fattorie e colonie necessarie per lo sfruttamento di esse terre un valore pari a 500 *pesos* nazionali per ogni lega chilometrica. Il possesso delle terre si conferirà all'atto della verifica della loro misurazione.

Se ciò sarà stato fatto prima, i compratori dovranno prender possesso da sè, nella forma stabilita dall'articolo 13.

Art. 41. — La decima parte del prezzo, oltre l'importo della misurazione, fatta o da farsi in ragione di 6 *centavos* moneta nazionale, per ogni ettaro, sarà pagata in contanti all'atto in cui si riceve la bolletta provvisoria, e il resto in cinque rate annuali, coll'interesse del 6 per cento all'anno.

I compratori firmeranno delle cambiali per l'importo del prezzo, a garanzia del cui pagamento resterà ipotecata la proprietà.

Coloro che avranno pagata la sesta parte del prezzo in contanti e adempiuto le condizioni di colonizzazione, potranno ottenere il titolo definitivo di proprietà; il fondo resterà ipotecato a garanzia del pagamento delle cambiali non ancora scadute.

Art. 42. — Coloro che, nel termine stipulato, non avranno ottemperato agli obblighi di colonizzazione, dovranno pagare una multa equivalente al doppio della contribuzione diretta, durante il tempo che correrà sino all'adempimento dei detti obblighi e purchè le cambiali siano pagate puntualmente, e questo per tutta la durata delle cambiali stesse. Passato questo termine, potrà dichiararsi nulla la vendita, con restituzione del capitale e perdita degl'interessi e delle migliorie introdotte nel fondo.

Art. 43. — Se qualche cambiale non sarà pagata alla relativa scadenza, la Divisione Terre e Colonie procederà, per conto del compratore, alla vendita del terreno all'asta pubblica, dandone avviso un mese prima.

Art. 44. — L'asta avrà luogo presso la Divisione Terre e Colonie per due giorni consecutivi, dalle 12 sino alle 4 pomeridiane, alla quale ora essa sarà chiusa, aggiudicandosi ogni giorno ai maggiori offerenti i lotti per i quali vi sia stata offerta. Una sola offerta è sufficiente, purchè non sia inferiore al prezzo fissato come punto di partenza.

Art 45. — L'asta sarà presieduta dal capo della Divisione Terre e Colonie, assistito dal notaio riconosciuto dal governo (*Escribano Mayor de Gobierno*) e dal presidente o da un delegato della Ragioneria generale, che autenticherà il certificato di vendita o titolo provvisorio rilasciato in conformità delle disposizioni dell'articolo 7.

Art. 46. — Il compratore sarà obbligato a pagare un acconto equivalente al dieci per cento del prezzo di vendita, all'atto dell'aggiudicazione.

Art. 47. — Adempiute le condizioni della vendita, si concederà l'iscrizione nel registro delle proprietà, nella forma stabilita dagli articoli 11 e 29.

Art. 48 — Sono specialmente applicabili a queste vendite le disposizioni degli articoli 12 e 18 del presente decreto.

Affitti.

Art. 49. — Le terre che il Potere esecutivo destina all'affitto, secondo le disposizioni della legge e degli articoli antecedenti, dovranno essere precedentemente esplorate e rilevate topograficamente e per lo meno suddivise nei piani di rilevamento, di guisa che ogni lotto contenga la quantità di acqua e di pascoli necessari per i bisogni della pastorizia.

L'area massima di ciascun lotto affittato e che potrà essere acquistata da una sola persona o società, sia direttamente, sia per trasferimento, non potrà eccedere i 20,000 ettari.

Art. 50. — La durata dell'affitto sarà di 10 anni.

Art. 51. — Il prezzo sarà fissato con decreto speciale per ciascuna regione, con l'aumento, a cominciare dal quinto anno, del dieci per cento del prezzo primitivo, per ogni anno che trascorra, e dovrà pagarsi ad annate anticipate.

Art. 52. — Gli affittuari saranno obbligati a pagare la misurazione, in ragione di 6 *centavos* per ettaro, appena questa sia eseguita.

Art. 53. — Quando si sia affittata un'estensione sufficiente perchè possano praticarsi la misurazione e l'esplorazione dettagliata ad un prezzo che non ecceda quello fissato anteriormente, il Ministero disporrà che esse si compiano in via amministrativa, o per contratto col perito o coi periti da lui designati.

Se l'affittuario desidera che siano fatte prima, deve sostenerne le spese.

Art. 54. — Gli affittuari saranno obbligati a impiegare, per le fattorie e il relativo personale, un capitale minimo che corrisponda a 500 *pesos* nazionali per ogni lega chilometrica, entro due anni dalla firma del contratto.

Art. 55. — Quando la natura del terreno lo permetta, saranno altresì obbligati a piantare 100 alberi fruttiferi o forestali per ogni lega quadrata, come sarà stabilito nel relativo contratto.

Quest'obbligazione è commutabile nel modo stabilito all'articolo 26, lett. *c*.

Art. 56. — Quando vi siano frazioni coltivabili, saranno obbligati a

seminare sino all'uno per cento di queste, entro il termine di 5 anni, come sarà stabilito in ogni contratto.

Art. 57. — Gli affittuari non potranno tagliare i boschi o approfittare delle saline o delle miniere che fossero per avventura nel terreno affittato, se non in quanto lo richiedano il loro uso personale e l'allevamento del bestiame.

Art. 58. — Gli affittuari sono obbligati a curare la conservazione dei segnali di confine esistenti nei terreni dati loro in affitto, e in caso di perdita totale o parziale di essi, dovranno pagare le spese della loro riposizione, che sarà fatta da un agrimensore nominato dalla Divisione Terre e Colonie.

Art. 59. — Il pagamento dell'affitto si farà consegnando anticipatamente, e all'atto della firma del contratto, presso la Divisione Terre e Colonie, l'importo della prima annualità e, entro i primi 60 giorni di ciascun anno, le annualità seguenti. Se sia stata già eseguita la misurazione, si pagherà in contanti, e all'atto della firma del contratto, anche l'importo di essa, in ragione di 6 *centavos* per ettaro.

Art. 60. — Per ciò che riguarda la ricevuta e la trasmissione di istanze per l'affitto, si osserveranno le norme stabilite dagli articoli precedenti per i lotti agricoli e rurali.

Art. 61. — Se, durante il periodo di affitto, si disporrà di colonizzare per conto dello Stato il terreno affittato, o di destinarlo a qualche scopo d'interesse pubblico, l'affittuario avrà il diritto di comprare, per il prezzo in corso nella regione al tempo della rescissione, una superficie equivalente al cinque per cento dell'intera, per ogni anno che sarà trascorso.

Art. 62. — Il capitale che dovrà impiegarsi nelle fattorie non potrà essere inferiore ad 80 pecore o capre, o tante vacche o cavalle, in ragione di una di queste per ogni cinque di quelle.

Art. 63. — La mancanza di pagamento, alla scadenza, di qualche annualità o del costo della misurazione entro i tre mesi dalla sua approvazione, quando non sia stata fatta precedentemente, avrà per conseguenza l'immediata rescissione del contratto, senza diritto ad alcun reclamo per parte dell'affittuario, e restando a beneficio dello Stato le migliorie introdotte nel fondo. S'incorrerà nella medesima pena, per il mancato adempimento delle condizioni di colonizzazione e delle altre stabilite nel presente decreto.

Art. 64. — Gli affittuari dovranno prendere possesso, per proprio conto e senza intervento dello Stato, della terra che loro sia stata aggiudicata, abbia o no avuto luogo la misurazione.

Art. 65. — Allo spirare del contratto d'affitto, l'affittuario potrà comprare, al prezzo in corso all'epoca dell'acquisto, sino alla metà del terreno affittato. Questa proporzione costituisce un maximum, soggetto alle riduzioni

che il Potere esecutivo possa stabilire per ogni regione, nell'atto di offrire il terreno in affitto, le quali riduzióni saranno notate nella rispettiva scrittura, del pari che la base su cui dovrà determinarsi il prezzo della compra, senza che l'affittuario possa accampare diritti in contrario.

Art. 66. — Chiunque chieda terre in affitto, dovrà firmare il contratto e fare i pagamenti in contanti, nel termine di 60 giorni dall'avvenuta aggiudicazione, sotto pena dell'immediato annullamento.

Art. 67. — I contratti si stenderanno in tre esemplari sopra un libro a matrice, nel quale si specificheranno la superficie, l'ubicazione, i confini, il prezzo e le condizioni dell'affitto, la parte del prezzo pagata in contanti e le quote da pagarsi a termine. Saranno firmati dal capo e dall'ispettore generale della Divisione Terre e Colonie, dal Presidente o da un delegato della Ragioneria generale dello Stato e dalla parte interessata.

Un esemplare resterà nell'archivio della Divisione Terre e Colonie, un altro nelle mani dell'interessato e il terzo, che dovrà portare, a spese del fittaiuolo, il bollo corrispondente, sarà conservato nella Ragioneria generale della Nazione.

Il contratto dovrà anche essere registrato nel registro delle proprietà, come pure la sua eventuale decretata nullità.

All'atto di firmare il contratto, si consegnerà al fittaiuolo una carta topografica, nella quale saranno indicate le diverse località a cui può aspirare per l'aggiudicazione, entro i sei mesi dopo la misurazione. Ad ogni modo, le migliorie permanenti apportate al terreno che non si aggiudica in proprietà resteranno a beneficio dello Stato.

Art. 68. — I libri a matrice contenenti i contratti d'affitto corrisponderanno, per la numerazione successiva, ai rispettivi registri grafici che dovrà formare la sezione di geodesia.

Disposizioni generali.

Art. 69. — In conformità dell'articolo 8 della legge, il Potere esecutivo potrà cedere gratuitamente sino alla quinta parte dei lotti di villaggi e di colonie agricole o pastorizie ai primi coloni che si stabiliscano personalmente in ciascuno dei detti centri.

Del pari potrà, in luogo di questa franchigia, accordare un ribasso della quinta parte del prezzo di ciascuno dei lotti di ogni centro.

Nel decreto relativo a ciascun centro si stabilirà in quale epoca il Potere esecutivo decida di concedere qualsivoglia di queste franchige.

Art. 70. — I compratori di terre o i loro successori nella proprietà, come pure gli affittuari e concessionari di boschi o praterie (*yerbales*), non potranno

mai opporsi a che si aprano strade nel loro terreno, nè che questo sia attraversato da ferrovie o canali; e non avranno diritto ad alcun indennizzo per la superficie che venga occupata nei casi suaccennati, purchè questa non oltrepassi il 3 per cento della superficie totale. Sarà loro risarcito il danno derivante dalla distruzione di costruzioni e piantagioni.

Questa clausola sarà inserita in ciascun contratto.

Art. 71. — Qualunque affitto di terra fiscale, concessione o vendita di aree fabbricabili o lotti, in cui non si osservino gli obblighi stabiliti dalla legge, dal presente regolamento o dalle speciali disposizioni che siano per avventura emanate per ogni centro, potrà esser dichiarato nullo, e le migliorie e le somme pagate andranno a beneficio dello Stato.

Art. 72. — Le strade divisorie delle case coloniche, dei poderi e dei lotti rurali dovranno essere conservate dai proprietari confinanti, in proporzione delle rispettive parti di proprietà toccate dalle strade, mediante contribuzioni pecuniarie o lavoro personale.

Art. 73. — Qualora, scaduti i termini per la vendita o per l'affitto, rimangano ancora da collocarsi dei lotti, il Potere esecutivo potrà stabilire nuovi termini o determinare la sua riserva o forma di alienazione.

Art. 74. — La Divisione Terre e Colonie, nel proporre le riserve convenienti in ciascuna zona, provvederà anche a riservare lotti adeguati per luoghi di fermata, poste, pascolo e abbeveratoio ad uso delle fattorie e degli animali, delle persone e dei veicoli di passaggio.

Art. 75. — I registri che si formano per ogni villaggio, colonia o sezione che si offra al pubblico, dovranno essere precedentemente approvati dal Ministero d'agricoltura.

Art. 76. — Le istanze, le concessioni e le iscrizioni di ogni genere saranno comunicate mensilmente al Ministero di agricoltura perchè ne prenda cognizione e provveda alla loro pubblicazione.

Art. 77. — Lo Stato non assume responsabilità per errori dei dati che mette a disposizione degli interessati; si presumerà sempre che questi abbiano esaminato i terreni, prima di presentare le istanze.

Art. 78. — Gli affitti stipulati anteriormente al presente decreto resteranno interamente regolati dalle leggi anteriori a quella dell'8 gennaio del corrente anno. Nessuno di questi affitti potrà essere prorogato conformemente al decreto del 26 settembre 1899, dovendo riputarsi conclusi per la durata di 10 anni.

Spirati i detti affitti, il Potere esecutivo stabilirà la destinazione da darsi ai terreni.

Questi affittuari non avranno diritto di acquistare la proprietà della terra se non nel caso e nella misura stabiliti dall'articolo 101 della legge del 19 ottobre 1876.

Art. 79. — Le somme che gli interessati pagano per le misurazioni costituiranno il fondo pel pagamento delle medesime.

Art. 80. — I titoli definitivi, come pure i contratti d'affitto, dovranno portare il relativo bollo, che potrà essere applicato mediante apposito timbro dall' ufficio competente del Dipartimento di finanze.

Art. 81. — Il presente decreto sarà comunicato, pubblicato e inserito nel Registro nazionale.

ROCA.
W. Escatante.

II.

Disegno di legge sulla colonizzazione delle terre appartenenti ai privati e ai Governi delle provincie, e relativo messaggio al Congresso nazionale, del 16 agosto 1903.

A) Messaggio al Congresso nazionale.

Ho l'onore di sottoporre alla vostra considerazione l'unito progetto di legge, sulla colonizzazione delle terre di proprietà privata, che ha lo scopo di promuovere l'immigrazione.

Essendo questa, più che la causa principale, l'indice sicuro del nostro progresso, il suo arrestarsi non ha potuto a meno di allarmare il Governo e l'opinione pubblica. L'aumento di popolazione, dovuto all'immigrazione, che dal 1897 al 1901 oscillò tra le 41,000 e le 50,000 persone per anno, si è ridotto a 16,853 nel 1902, ed è disceso a 4401 nel primo semestre dell'anno corrente.

Studiate le cause di questo ristagno, abbiamo fortunatamente i mezzi di ristabilire la corrente immigratoria e di rafforzarla, in modo che corrisponda ai nostri bisogni e alla capacità di assimilazione del nostro paese.

L'agricoltura estensiva, e principalmente la coltivazione del frumento, del granturco, del lino e dei foraggi, come si pratica attualmente, è l'industria colonizzatrice per eccellenza, perchè è l'unica capace di dare impiego rimunerativo al lavoro delle grandi masse immigratorie che noi dobbiamo incoraggiare.

Ma i rendimenti attuali di tali culture, calcolati in un periodo di raccolti successivi, sono, in media, tanto scarsi, che bastano appena a coprire il costo di produzione e le spese di mantenimento dei lavoratori, lasciando loro un meschino guadagno. Ed essendo l'aumento del costo di produzione la causa principale della diminuzione della corrente immigratoria, si impone l'ado-

zione di un sistema per diminuire il costo stesso, affinchè, costituito un ambiente economico più favorevole, gli agricoltori possano fare risparmi sufficientemente incoraggianti per la loro emigrazione verso il nostro paese.

A questo scopo, il Potere esecutivo si propone di diminuire o sopprimere alcune imposte, di agevolare il trasporto terrestre, fluviale e marittimo, e di affrettare, nelle stazioni e nei porti, la costruzione di *silos* e di elevatori che permettano di caricare con facilità grosse quantità di cereali. Nel medesimo tempo, la diffusione delle cognizioni tecniche e dei migliori metodi agricoli nelle scuole e nei poderi modello, e, in generale, i servizi che devono prestare le diverse divisioni del Ministero di agricoltura, come l'amministrazione (*explotación*) e la suddivisione delle terre fiscali, la ricerca e l'analisi, così della natura dei terreni e delle loro acque, come dei cereali che producono, la scelta delle semenze, la statistica e il servizio meteorologico che facilita le previsioni dell'agricoltore, contribuiranno a loro volta ai medesimi fini.

Altre spese di produzione dipendono dai Governi locali, in quanto esse si riferiscono alle imposte provinciali e comunali che gravano sui prodotti agricoli, sulle loro forme di commercio, le loro prime trasformazioni e gli istrumenti e i mezzi di produzione generale.

Ma, in questa materia, come nelle strade locali, il Governo nazionale deve limitarsi a sollecitare dai Governi delle province che, entro la loro giurisdizione, secondino il progetto, sopprimendo o diminuendo le dette imposte. e adottino un sistema semplice per la rettificazione, livellazione e conservazione delle strade.

Accade lo stesso per le tariffe ferroviarie, se dipendono da imprese i cui contratti non autorizzano l'intervento del Potere esecutivo nella fissazione delle medesime; questo può soltanto favorire, come lo fa attualmente, la riduzione delle tariffe, la quale, del resto, è nell'interesse stesso delle imprese.

Anche supponendo che tutti questi mezzi si mettessero in pratica dai differenti fattori che devono intervenire nella loro attuazione, e si producesse così il miglioramento del nostro ambiente economico, questo sarebbe neutralizzato, in gran parte, se, per la speculazione e l'influenza del valore delle terre a cultura di cereali, si elevassero esageratamente i prezzi di vendita e di affitto, riducendo i guadagni dell'agricoltore.

Un progetto qualunque, in materie sociali tanto complesse, deve tener conto, per essere efficace, di tutti gli elementi del problema, di maniera che le soluzioni parziali si coordinino le une con le altre, a fine di produrre con sicurezza i risultati desiderati.

L'immigrante non ha solo bisogno di vivere in un ambiente economico favorevole perchè, una volta stabilito nel suo podere, possa conseguire dei vantaggi. Prima di arrivare a questo punto, gli ci è voluto un capitale per

pagare la spese del suo trasferimento nel paese, per acquistarvi la terra, stabilirvisi con l'abitazione e tutti gl'istrumenti e le semenze necessari per la produzione, e mantenervisi durante un anno, fino alla vendita dei prodotti della sua prima raccolta. Ciò posto, è evidente che quanto maggiore sarà codesto capitale richiesto, meno sarà il numero di Europei che si troveranno nella possibilità di emigrare verso il nostro paese.

Quanto alla terra, è noto che la maggior parte dei campi fiscali, ai quali si riferisce la legge vigente, si presta soltanto per la popolazione dedita alla pastorizia. Nel territorio di Misiones non esiste terra che si possa utilizzare immediatamente per l'agricoltura. Nel Chaco sì: quantunque non siano più di dominio dello Stato i terreni della costa, restano tuttavia, non molto lungi da questa, zone considerevoli che si prestano alla colonizzazione, per la produzione di piante speciali, proprie di quel clima. La coltivazione del cotone, per esempio, che incomincia a svilupparsi, trova lì un terreno favorevole, per conseguire un rendimento sorprendente, dalla preziosa materia prima. Fuori di questo, lo Stato non possiede campi adatti per la colonizzazione, nella migliore zona agricola della Repubblica, che è l'unica suscettibile di ricevere grandi masse di immigranti. Questa è situata fino a 500 chilometri di distanza dai porti di esportazione e 200 chilometri da quelli di cabotaggio.

Le terre più lontane, a malgrado dei bassi prezzi di vendita, non offrirebbero ora alcun'attrattiva per lavori agricoli rimunerativi; ed anch'esse saranno popolate, quando, sfruttate le terre più vicine, l'ambiente economico avrà continuato a migliorare.

Il cammino della popolazione e della coltivazione è dai porti verso l'interno, e non viceversa, secondo è stato confermato dalla nostra esperienza.

Conviene, poi, moderare per quanto è possibile il rialzo esagerato dei valori di codeste terre, mediante l'acquisto di una parte di esse, per conto dello Stato, con lo scopo di fondare colonie agricole.

Possedendo il Governo dei terreni che possa vendere a prezzi equi, si può neutralizzare l'aumento dei valori cagionato dall'accrescimento della popolazione, producendosi così un livellamento naturale con i prezzi delle proprietà private. Conclusa l'alienazione delle terre che il Governo avrà acquistate, la corrente immigratoria, già ristabilita, sarà assicurata, e i valori potranno mantenersi in condizioni ragionevoli, mercè la libera concorrenza dell'interesse dei proprietari e degli agricoltori.

L'acquisto di terre potrà farsi, direttamente o per espropriazione, ai prezzi correnti e su proposta di una commissione di alti funzionari, come i presidenti del *Banco de la Nación*, del *Banco Hipotecario*, del *Crédito público* e del capo della Divisione Terre e Colonie, i quali offrirebbero, nelle compere, sufficiente garanzia di economia e buon'amministrazione.

Per l'acquisto delle terre, si fa il progetto di un'emissione di 50 milioni di fondi pubblici, in titoli al 6 per cento di interesse e 1 per cento di ammortamento all'anno, il cui servizio dovrà essere fatto, in gran parte col prodotto annuale delle terre fiscali possedute dallo Stato, e in parte con le quote provenienti dalla vendita dei lotti delle terre che si acquisterebbero.

Queste terre, una volta constatata la loro attitudine per l'agricoltura, saranno vendute in lotti non minori di 25 ettari, nè maggiori di 100, nel termine di 12 anni, con il 7 per cento di interesse e il 5 per cento di ammortamento all'anno.

Con questo progetto si conseguirà anche la suddivisione dei latifondi, aumentando considerevolmente il numero dei piccoli proprietari, che devono essere la base del benessere e della prosperità della Nazione.

Acquistando terreni, a queste condizioni, per 1000 leghe quadrate e vendendone solo la terza parte al prezzo di costo, il tesoro, che disporrebbe anche del prodotto delle terre fiscali, avrebbe quanto basta per emettere i 50 milioni di fondi pubblici.

La collocazione di tutte le terre, sulla base di 20 *pesos* l'ettaro, nella compra e nella vendita, lascerebbe un sopravanzo considerevole di 4 milioni di *pesos* all'anno, che servirebbe per pagare biglietti gratuiti, o per anticipazioni ai primi coloni della decima parte dei lotti di ciascuna colonia. Queste anticipazioni servirebbero per l'installamento, e a tal fine si propone un massimo di 1000 *pesos nacionales* per ogni lotto. Così i primi coloni, mercè questo privilegio, serviranno di richiamo e di avviamento a coloro che attenderanno successivamente a lavorare nei lotti rimanenti.

Questi vantaggi non hanno per iscopo la soppressione dell'iniziativa privata, ma, al contrario, l'avvivamento di essa, perchè è quella che deve principalmente operare sulla quasi totalità delle terre atte alla colonizzazione.

Così, i proprietari privati sono indotti a dividere i loro campi, vendendoli a un prezzo che non superi più del 20 per cento il valore anteriore alla suddivisione, con un interesse dell'8 per cento sulle dilazioni che accorderanno, e anche del 10 per cento sulle anticipazioni in denaro o in natura che faranno ai coloni. Lo Stato promuoverà questa suddivisione, facendola per conto suo, determinando la condizione del terreno e fondando, in ogni colonia, un podere modello, scuola di operai e vivaio di alberi, in un'area, che sarà pagata al proprietario, secondo il prezzo corrente. Si propone anche di esonerare questo, per cinque anni, a partire dalla fondazione di ciascuna colonia, da ogni imposta fondiaria e di bollo (*sellos*), come pure da tasse di patenti per mulini, panetterie, latterie, macellerie, distillerie, depositi, magazzini o *silos* per cereali o foraggi, case di commercio che si occupino della vendita di articoli di prima necessità per l'agricoltore, e di macchine e strumenti agricoli.

Ai proprietari si accorda pure il diritto di ottenere dal *Banco de la Nación*, su loro garanzia e con un ammortamento massimo annuale del 20 per cento, l'importo dei biglietti di viaggio, relativi ad ogni lotto che si colonizzi, coll'obbligo, negli agricoltori, di apporre, al loro arrivo, la propria firma sui documenti relativi. Parimente si dispone che, per facilitare il compito dei coloni, la Banca ipotecaria accordi, liberi da spese di bollo (*sellos*), di scrittura o altre tasse, i crediti che gli agricoltori solleciteranno, fino alla metà del valore dei lotti e delle relative colonie (*poblaciones inmuebles*), e per un tempo non superiore a quindici anni. Il prestito deve concedersi a misura che se ne giustifichi il bisogno. In armonia con un progetto già rimesso alla S. V., si accorda ai colonizzatori un premio di dieci *pesos* oro, per ogni famiglia di agricoltori, che abbia coltivato il suo lotto, piantando cento alberi forestali, e che possegga il titolo di proprietà, con un anno almeno di residenza nella colonia.

Inoltre, il Governo farà in modo che ribassino le tariffe ferroviarie e procurerà di mettersi d'accordo con le compagnie di navigazione, affinchè facilitino i viaggi, con la riduzione dei noli attuali. Con lo stesso fine, si stabilisce che le banche agricole e le società operaie cooperative di credito, di assicurazione o di consumo siano esenti da ogni imposta nazionale, provinciale o municipale, e che il *Banco de la Nación*, in conformità del suo statuto, risconti gli effetti già scontati dalle dette istituzioni.

Non sfuggirà alla S. V. che le misure progettate possono contribuire efficacemente a ristabilire e ad aumentare la corrente immigratoria, su basi solide e durature, nel medesimo tempo che influiranno a migliorare le condizioni degli operai, in generale, e a diminuire o sopprimere, contemporaneamente, i conflitti possibili tra essi e i loro padroni.

Se riusciremo a ristabilire l'immigrazione, aumenteremo considerevolmente la ricchezza sociale e la rendita necessaria per rispondere più ampiamente alle esigenze dell'amministrazione, in tutti i suoi rami.

Mi permetto, nello stesso tempo, di richiamare vivamente l'attenzione della S. V. sul progetto che qui unisco.

Dio conservi V. S.

Buenos Aires, 16 agosto 1903.

ROCA.
VINCISLAO ESCALANTE.

B) Progetto di legge.

Art. 1. — Il Potere esecutivo è autorizzato a fondare colonie agricole o miste in terre atte alla produzione di cereali e foraggi, che non distino più di 500 chilometri da porti di esportazione, o 200 chilometri da porti di cabotaggio.

Art. 2. — Le dette colonie saranno fondate in terre acquistate dal Governo, direttamente o per espropriazione, o nelle terre che gli stessi privati detengono con tale scopo, secondo le condizioni fissate dalla presente legge.

Art. 3. — Saranno dichiarate atte alla cultura dei cereali le dette terre, e di pubblica utilità la loro espròpriazione, fino al massimo di 2000 leghe quadrate.

L'espropriazione avrà luogo a norma degli articoli di legge.

Art. 4. — L'autorizzazione per l'acquisto delle terre da parte del Governo durerà per 5 anni, a cominciare dalla promulgazione della presente legge, e l'acquisto si farà, previo lo studio delle attitudini di dette terre, a prezzi che non siano superiori ai correnti, secondo le proposte che formulerà la commissione istituita dall'articolo seguente.

Art. 5. — Una commissione, composta del capo della Divisione Terre e Colonie, e dei presidenti della Banca Nazionale, della Banca Ipotecaria e del Credito Pubblico, sarà incaricata di procedere all'acquisto delle terre convenienti, e di proporre la loro espropriazione, ai prezzi che essa fisserà. con l'approvazione del Potere esecutivo, entro il limite massimo di cui all'articolo 19.

Art. 6. — I proprietari privati che volessero godere dei privilegi della presente legge, coll'obbligarsi a colonizzare i loro campi vendendoli in lotti, lo manifesteranno alla commissione medesima, fissando, secondo i casi, il prezzo e le altre condizioni per la vendita e le anticipazioni. La commissione informerà il Potere esecutivo sopra la sua approvazione o il suo rifiuto.

Il prezzo dei terreni suddivisi non potrà superare del 25 per cento il loro valore anteriore alla suddivisione, con l'interesse dell'8 per cento di più per le quote a scadenza; nè le anticipazioni in danaro o in natura, per facilitare il compito dei coloni, potranno farsi ad un interesse maggiore del 10 per cento all'anno.

I Governi delle province potranno offrire terre da colonizzare alle medesime condizioni dei proprietari privati.

Art. 7. — Il Potere esecutivo potrà autorizzare il prolungamento delle

linee ferroviarie esistenti, fino ai terreni delle nuove colonie, sempre quando le imprese offrano di ridurre immediatamente di circa il 30 per cento il prezzo di trasporto dei cereali, foraggi, fili di ferro, legnami, del ferro galvanizzato, degli strumenti e delle macchine per produzione agricola e per latterie, della farina, del cacio, della crema e del burro, e di fare ulteriori ribassi del 5 per cento per ciascuno dei quattro anni seguenti, tanto da raggiungere il 50 per cento di ribasso nel detto trasporto. Le tariffe non potranno essere elevate in alcun modo, senza la previa approvazione del Potere esecutivo.

Se le compagnie ferroviarie non accettassero queste condizioni, il Potere esecutivo è autorizzato a studiare e promuovere la costruzione di nuove linee, da affidare ad altre compagnie che accettino le dette condizioni e il suo intervento nella fissazione delle tariffe; e il Ministero dei lavori pubblici deve, a questo scopo, studiare una nuova rete ferroviaria, con tutti quei particolari di costruzione che agevolino il maggior buon mercato dei trasporti.

Art. 8. — Le terre destinate alle colonie, siano private, siano governative, saranno studiate nelle loro condizioni agricole e nella classe delle loro acque, e divise in lotti che non siano inferiori a 25 ettari, nè superiori a 100, dal Dipartimento di agricoltura e a spese del Governo.

Art. 9. — La suddivisione di dette colonie comprenderà anche i centri urbani e i terreni che dovranno cedere i proprietari per edifizi pubblici, piazze, strade urbane e rurali, in conformità dei piani tracciati dalla Divisione Terre e Colonie e approvati dal Potere esecutivo, su proposta della commissione. In ogni colonia si impianterà un podere modello, con vivaio di alberi e scuola di apprendisti (*peones*), a spese del Governo, in un'area minima di 100 ettari, il cui prezzo, senz'altre spese, sarà pagato dal Potere esecutivo.

Le vie di ciascuna colonia saranno conservate in buono stato dai confinanti e frontisti.

Art. 10. — Il Potere esecutivo provvederà ai bisogni dell'amministrazione e dell'educazione delle colonie, nei diversi dipartimenti.

Art 11. — I privati che fonderanno colonie, in conformità della presente legge, dovranno mantenervi coloni agricoltori e coltivare, almeno per la metà, la quinta parte dei lotti per ognuno dei cinque anni, a partire dall'approvazione dei piani rispettivi. Coloro che non adempiranno a questa condizione e alle altre del compromesso, dovranno indennizzare l'importo così delle spese di esame e divisione delle loro terre, come delle esenzioni di imposte, delle franchige e dei premi che avessero ottenuto.

In questo caso, sussisteranno le franchige per i coloni che si fos-

sero stabiliti nel campo, e i compromessi dei proprietari a favore dei medesimi.

Art. 12. — Le liti che sorgeranno tra i coloni e i proprietari della terra o coloro che hanno anticipato il danaro o i prodotti, saranno risolte sommariamente da periti.

Art. 13. — I campi destinati alla colonizzazione, nel loro insieme e nei loro lotti rispettivi, sono esenti da ogni contribuzione territoriale e tassa di bollo, come pure da tasse di patenti per molini, panetterie, distillerie, macellerie, depositi, magazzini o *silos* per cereali o foraggi, e case di commercio che si occupino esclusivamente della vendita di articoli di prima necéssità per l'agricoltore e di macchine e strumenti agricoli: tutto per lo spazio di cinque anni, a partire dalla fondazione della colonia.

Art. 14. — Le banche agricole e le società cooperative di credito, di assicurazione o di consumo, fra gli agricoltori, saranno esenti da ogni imposta nazionale, provinciale o comunale.

La Banca Nazionale risconterà i titoli di dette banche.

Art. 15. — I proprietari privati di colonie avranno diritto di ottenere dalla Banca Nazionale, con la loro garanzia, sempre che questa la giudichi sufficiente, e con un ammortamento massimo del 20 per cento annuo, l'importo dei biglietti di viaggio (*pasajes de llamada*), relativi ad ogni lotto che si colonizzi, con l'obbligo negli agricoltori di aggiungere, al loro arrivo, la propria firma ai documenti rispettivi.

Art. 16. — Per facilitare il proprio compito ai coloni, la Banca Ipotecaria Nazionale accorderà in cedole, libere da spese di bollo, di scrittura e altre tasse, i crediti che i proprietari solleciteranno, sino alla metà del valore dei loro lotti e delle rispettive colonie, e per uno spazio di tempo non superiore ai 15 anni. L'importo del prestito si pagherà, a misura che si giustifichi il suo impiego nel favorire l'opera dei coloni, secondo i certificati della Divisione Terre e Colonie.

Art. 17. — Oltre alle franchige stabilite da questa legge, si accorderà ai colonizzatori un premio di 10 *pesos* oro, per ogni famiglia di agricoltori che abbia coltivato il suo lotto e piantato 100 alberi forestali, e che possegga il titolo di proprietà e conti un anno, almeno, di residenza nella colonia.

Art. 18 — È autorizzato il Potere esecutivo a mettersi di accordo con le compagnie di navigazione, affinchè si facilitino i viaggi, con la riduzione dei noli attuali.

Art. 19. — Il Potere esecutivo è autorizzato ad emettere titoli pubblici interni, all'interesse del 6 per cento, pagabile trimestralmente e coll'1 per cento di ammortamento cumulativo. I titoli da emettersi saranno assegnati per licitazione, se il corso è sotto la pari, e per sorteggio, se è sopra la

pari, fino alla somma di 50 milioni netti (50,000,000) di *pesos* moneta nazionale, destinati alla compera delle terre e ad altre spese a cui si vada incontro per la presente legge. Potranno anche impiegarsi in anticipazioni di materiale da costruzione, animali ed attrezzi di lavoro e semenze ai primi coloni che occupino il 10 per cento dei lotti e per un valore non superiore a mille *pèsos* nazionali per lotto. Detti titoli potranno darsi direttamente in pagamento delle dette terre, e vendersi alle condizioni che si stabiliranno di accordo con i Dipartimenti delle finanze e dell'agricoltura.

Art. 20. — Il Potere esecutivo non potrà alienare le terre ad un prezzo minore del costo, con interessi e spese corrispondenti, e ad una scadenza tale che non esiga più del 7 per cento di interessi annui e 5 per cento di ammortamento cumulativo annuo. Gli avanzi potranno servire ad ammortizzazioni straordinarie dei titoli creati con l'articolo 19.

Art. 21. — Sarà impiegato, per il servizio di detti titoli, il prodotto delle terre pubbliche esistenti e di quelle che si acquisteranno in forza della presente legge; e l'emissione, di cui all'articolo 19, non potrà eccedere la somma di prestito corrispondente al servizio di interessi e di ammortamento che potrà essere fatto con detto prodotto. Se risultasse qualche deficit imprevisto, sarà coperto con le rendite generali.

Art. 22. — Il Potere esecutivo dovrà rendere conto, ogni anno, al Congresso, di tutte le compere ed operazioni che abbia fatte in adempimento alla presente legge.

Art. 23. — Si comunichi al Potere esecutivo.

35

LEGGE BRASILIANA

che dichiara privilegiati i crediti dei lavoratori agricoli per il pagamento dei loro salari

Con decreto n. 1. 150 del 5 gennaio 1904, del Presidente della Repubblica degli Stati Uniti del Brasile, fu promulgata la legge con la quale il Congresso nazionale dichiara privilegiati i crediti dei lavoratori agricoli per il pagamento dei loro salari.

Seguono gli articoli della legge.

Art. 1. — I crediti dei lavoratori agricoli pel pagamento dei loro salari hanno privilegio sui prodotti del raccolto al quale i detti lavoratori hanno contribuito con il proprio lavoro, con preferenza sui crediti di qualunque genere, eccezione fatta per quelli garantiti con ipoteca o pegno agricolo purchè debitamente inscritti e trascritti.

Art. 2. — Il privilegio si applica all'ammontare del credito del lavoratore, quale risulta dal resto a saldo verificato in favore del lavoratore per il suo salario dalla resa dei conti fatta in base al registro posseduto dal lavoratore, chiaro, rubricato e scritto dal proprietario o da un suo rappresentante, nel quale si trovino indicate, con le rispettive date, le partite di debito e di credito.

Nel caso di divergenza nella liquidazione dei conti sarà ammesso qualsiasi altro mezzo di prova diverso dal registro.

Art. 3. — Per l'esazione dei crediti, di cui agli articoli 1 e 2, il lavoratore avrà diritto di valersi dell'azione sommaria e del sequestro conservativo.

Art. 4. — Le disposizioni della presente legge saranno applicate ai crediti costituiti posteriormente alla sua pubblicazione.

Art. 5. — Sono abrogate le disposizioni contrarie alla presente legge.

41

L'OPERA DI ASSISTENZA

degli operai italiani emigrati in Europa e nel Levante

Il prof. Schiaparelli, segretario generale dell' "Opera di assistenza degli operai italiani emigrati in Europa e nel Levante", scrisse il 10 febbraio p. p. al Commissario generale dell'emigrazione la seguente lettera circa il movimento delle entrate e delle spese della benemerita Associazione durante l'anno testè chiuso.

Le relazioni richiamate nella lettera seguente furono pubblicate nel Bollettino dell'emigrazione, nel numero 4 *dell'anno* 1902 *e nel numero* 11 *dell'anno* 1903.

" Nel decorso anno 1903 l'Opera introitò circa lire 96,000, comprese lire 15,000 fornite dal Commissariato dell'emigrazione delle quali lire 10,000 per l'esercizio 1902-903, e lire 5000 come acconto per l'esercizio in corso.

" Nella detta somma di lire 96,000 non sono comprese lire 16,500 di oblazioni e contributi di Enti morali e di Curie vescovili estere e di Stati germanici dati *esclusivamente* per spese di culto.

" Le spese di culto, nel decorso anno 1903, furono le seguenti:

per mantenimento di missionari.	L.	29,400
per estinzione di mutuo contratto per la cappella di Ginevra.	"	1,500
per estinzione di mutuo contratto per la cappella Esch-sur-Alzette nel Lussemburgo	"	2,500
Totale . . .	L.	33,400

Queste spese sono state coperte, per lire 16,500, dalle speciali erogazioni su accennate, e per lire 16,900 gravano sul bilancio generale dell'Opera.

" Tutta la rimanente somma di lire 79.100 (lire 96,000 meno lire 16,900) è stata spesa per l'assistenza sociale degli emigranti, e cioè per i segretariati, le scuole e le altre opere, delle quali diedi precisa notizia nelle mie precedenti relazioni.

" Conseguentemente le erogazioni di codesto R. Commissariato rappresentano meno di un quinto della somma da noi erogata unicamente a scopi di assistenza sociale.

" Questa assistenza è esercitata principalmente dai segretariati di Chiasso, Lucerna, Basilea, San Gallo (Freiburg), Baden, Esch-sur-Alzette e Dudelange (Lussemburgo), Lione, ecc.

" Gli altri nostri segretariati non poterono ancora raggiungere eguale grado di svolgimento, per difetto di mezzi. Con spesa relativamente lieve, anche questi potrebbero svolgersi, mentre se si avessero da fondare istituti governativi, occorrerebbe una spesa molto maggiore, e i risultati ne sarebbero dubbi e assai probabilmente transitori.

" Nei nostri segretariati sono aiutati con eguale premura, e collo stesso sentimento di carità nazionale, tutti gli emigranti oriundi del Regno, senza differenza di fede religiosa, nè di partito politico. In una delle nostre case di suore furono ricoverate per un anno tre bambine di un anarchico, la cui moglie era fuggita con un altro anarchico; i nostri asili raccolgono i bambini di tutti gli operai, purchè italiani, e le nostre suore bene accolte sempre, visitano indifferentemente tutte le famiglie italiane, e più spesso quelle appartenenti a partiti avanzati, perchè in queste solitamente, e per complessi motivi, la miseria è maggiore.

" A Breda, nell'alta Engadina, a 1800 metri sul mare, gli operai che attendevano ai lavori del traforo dell'Albrela, non potevano avere che vino di pessima qualità, per il prezzo minimo di 50 centesimi il litro, a causa del monopolio che ne facevano gli esercenti delle baracche. Il missionario dell'Opera fondò allora un magazzino economico di ottimo vino, che si vendeva a quanti ne chiedevano, al prezzo di 45 e 50 centesimi il litro, con immediati vantaggi economici ed igienici che non è mestieri enumerare.

" A Kaltbrunn, sul lago di Zurigo, ove già sono agglomerati un

migliaio di operai italiani per i lavori del traforo del Ricken, le pigioni erano carissime per mutui accordi tra la gente del luogo e i baraccai italiani; a due per letto, e in letti capaci solo per una persona, ogni operaio doveva pagare almeno lire 8 mensili. L'Opera vi ha fatto intanto costruire una grande baracca, con acqua potabile, bagni e lavanderia, per dodici famiglie, ognuna delle quali ha due camere per sè, e una terza, indipendente da queste, da potersi subaffittare per quattro operai. Ognuno di questi paga per un letto lire 5 mensili, invece di 8, e la famiglia ha gratuitamente la propria abitazione. Ora si è posto mano ad un'altra baracca per 8 famiglie, e siccome si è minacciato di costruirne quante ne occorrono per tutti gli emigranti, così si è ottenuto immediatamente un abbassamento delle pigioni.

" A Kaltbrunn l'Opera tiene già un asilo pei bimbi, una scuola di lavoro per le fanciulle, e, di concerto col comune, aprirà tra breve una scuola pei maschi.

" Da alcuni mesi infierisce in Francia una inquietante crisi di disoccupazione. Il nostro segratariato di Lione è ogni giorno affollato di operai che nella disoccupazione hanno consumato ogni risorsa. Il console non può rimpatriarli, perchè non sono nè vecchi nè malati; essi non hanno denari pel viaggio, e rimangono in una condizione miserabile e pel nostro paese indecorosa. Il missionario dell'Opera, sacerdote D. Lino Re, ebbe allora il pensiero di fare egli stesso a piedi la strada da Lione a Modane, e avendo constatato che si può percorrere questa distanza in cinque giornate di cammino a passo moderato, vi stabilì quattro tappe, nelle quali, per accordi presi con persone di animo caritatevole, gli operai italiani trovano alloggio e vitto a prezzi minimi, tantochè da Lione a Modane possono recarsi colla spesa di lire 2. 60, le quali sono fornite o dalla locale Società di beneficenza o dal missionario.

" Come già ho accennato nei miei precedenti rapporti, l'Opera, mediante mutui da essa contratti per oltre lire 270,000, farà costruire nel corrente anno (1904) a Losanna una casa, nei pressi della stazione ferroviaria, con bagni, segretariato, ufficio di collocamento, sala di ricovero e deposito dei bagagli. dormitorio per operai di passaggio,

casa-famiglia per 150 ragazze sole, magazzino economico e scuola, e a San Gallo una casa-famiglia per 150 ragazze, con magazzino economico aperto a tutti gli Italiani.

" A Chiasso, l'Opera si è impegnata con un filantropo svizzero al pagamento annuo di una somma di lire 6000, come pigione di una casa adatta da costruirsi dentro l'anno e sul piazzale stesso della stazione, la quale dovrà contenere gli uffici pel segretariato e per le varie operazioni di assistenza (concessione di biglietti ridotti, cambio della moneta e distribuzione preliminare dell'emigrazione) gli uffici saranno collegati telefonicamente coi nostri segretariati di Lucerna, Basilea, ecc., e saranno completati da una cucina economica, due grandi sale di ricovero e depositi dei bagagli, bagni, infermeria per malati, dormitorio per donne e bambini. Non è duopo dire che oltre alla pigione di annue lire 6000 ed alle spese di arredamento, l'Opera dovrà sostenerne altre non minore per il mantenimento, il personale di servizio, la illuminazione, il riscaldamento, i soccorsi, ecc.

" Abbiamo coscienza di avere abbondato più in opera che in discorsi. Codesto Commissariato può essere certo che il denaro, poco o molto che sia a noi erogato, va direttamente tutto agli scopi pei quali è destinato, moltiplicandone anzi l'efficacia coi contributi della carità privata e di disinteressate energie ".

LA STAZIONE DI DISINFEZIONE

pei bagagli degli emigranti nel porto di Napoli

Sin dai primi del 1902, il Commissariato dell'emigrazione, iniziando l'applicazione della legge 31 gennaio 1901, portava la sua particolare attenzione sulle condizioni in cui svolgevasi il servizio degli emigranti nel porto di Napoli — primo, per l'importanza di tale servizio, fra tutti i maggiori porti d'Italia — ed iniziava i più attivi studi per concretare sulla scorta delle disposizioni contenute nella citata legge, e nel relativo regolamento, un completo programma di provvedimenti a favore degli emigranti, sia nei riguardi della igiene, come in quelli di una conveniente protezione durante la sosta precedente l'imbarco.

Ma poichè il definitivo studio e l'attuazione del complesso piano concretato, il quale consisteva principalmente nell'istituzione di un vasto ricovero, avrebbero richiesto, pur nelle condizioni particolarmente favorevoli offerte, sotto varii aspetti, dal porto di Napoli, un tempo certamente non breve, così il Commissariato decideva di provvedere intanto, e con la massima sollecitudine possibile, al più urgente tra i varii bisogni, e cioè ad una conveniente sistemazione del servizio di disinfezione dei bagagli degli emigranti.

Il servizio della disinfezione veniva infatti disimpegnato, già da parecchi anni, in condizioni affatto precarie e onerosissime, usufruendo della piccola stazione del Molo San Vincenzo, che era stata nel 1895 istituita dal Ministero dell'interno per la sola disinfezione dei passeggieri in arrivo, e che, per la scarsa sua potenzialità, non poteva in alcun modo rispondere alle esigenze di un movimento di emigrazione come quello di Napoli; mentre l'ubicazione di quello stabilimento complicava il servizio nel modo più grave, richiedendo

il duplice trasporto, per via d'acqua, degli emigranti e dei loro effetti. dalla Stazione Marittima al molo, e viceversa, ciò che naturalmente dava luogo, da un lato, ad enormi perdite di tempo, e d'altro lato esponeva gli emigranti a disagi non lievi, specialmente nella stagione invernale.

Di fronte a tale stato di cose, venne dunque dal Commissariato deciso di costruire senz'altro, nella località che meglio si prestasse, tanto per riguardo alle zone di imbarco, quanto in relazione agli altri impianti a farsi per ricovero degli emigranti. e sulla base di un disegno di massima già fissato di accordo tra il locale Ispettore dell'emigrazione. il capitano di porto, i medici preposti ai servizi sanitari per gli emigranti, e il locale Ufficio del genio civile, un apposito edificio ad uso di stazione di disinfezione, cui si aggiunsero più tardi alcune sale per la vaccinazione di quegli emigranti che non potessero trovar posto nel divisato ricovero, ed altri locali per gli uffici dipendenti dal Commissariato.

I relativi progetti vennero subito allestiti, ed ottenutane l'approvazione superiore, fu senza ritardo disposta l'esecuzione dei lavori. la quale, iniziata nell'ottobre del 1902, venne proseguita con la maggiore attività, portando l'edificio completamente a termine, in poco più di un anno.

Lo stabilimento sorge presso l'ingresso principale del porto, sul piazzale a levante della *Traversa di Via Duomo:* a pochi passi quindi dal recinto della Stazione Marittima, e nell'immediata vicinanza delle banchine di approdo dei piroscafi.

L'edificio, di aspetto esterno molto semplice, ma non privo di una certa eleganza che lo fa convenientemente armonizzare col fabbricato della Stazione Marittima, copre un'area di 1000 metri quadrati, ed è composto di due piani.

Nel piano terreno trovansi distribuiti tutti i locali per lo stabilimento di disinfezione propriamente detto, più le sale per la vaccinazione, un locale pel servizio cambiario gestito dal Banco di Napoli, ed un vasto porticato di aspetto, situato nella parte centrale dell'edificio, verso mezzogiorno. Al piano superiore trovansi distribuiti gli

uffici del regio Ispettorato dell'emigrazione, più altri locali che dovranno servire all'Amministrazione del ricovero.

L'ingresso allo stabilimento di disinfezione è situato all'estremità orientale dell'edificio, e cioè dal lato della *Traversa Gravina*, la quale dovrà servire di principale via di accesso al porto, per gli emigranti. Così, all'esterno dell'edificio, è stato dallo stesso lato disposto un conveniente piazzale di arrivo, su cui sarà quanto prima eretto un altro piccolo edificio per cessi, da servire esclusivamente come annesso della stazione. Dal medesimo lato, trovasi poi situata la scala, ampia e comoda, per l'accesso agli uffici dell'Ispettorato.

L'ingresso alla stazione è costituito da un ampio vestibolo, destinato alla consegna dei bagagli, cui trovasi annesso un piccolo e completo alloggio pel custode, e che direttamente comunica con due sale per deposito dei bagagli, separate da pilastri e cancellate, in modo da potervi distintamente depositare i colli destinati a due diversi imbarchi. Tali sale comunicano, a loro volta, da un lato, col porticato di aspetto, e da un altro lato, con la sala detta di *triage*, destinata all'apertura dei bagagli; alla cernita degli effetti e alla relativa introduzione negli apparecchi sterilizzatori.

A quest'ultima sala ne fa poi seguito un'altra, propriamente destinata agli apparecchi ed alle operazioni di sterilizzazione, ma completamente separata dalla prima, in modo che niuna confusione possa mai avvenire tra gli effetti non ancora sottoposti alla disinfezione, e quelli già disinfettati.

Gli emigranti, dopo aver consegnato i bagagli nel vestibolo a ciò destinato, passano nel grande porticato, per attendervi il rispettivo turno di disinfezione.

Giunto il loro turno, passano dal porticato alle sale di deposito, vi prendono il bagaglio, lo portano nella sala di *triage*, ne consegnano il contenuto al personale incaricato, e quindi ritornano sotto al porticato in attesa che venga operata la disinfezione.

Una volta compiuta tale operazione, gli effetti vengono passati attraverso adatti sportelloni, dalla sala delle macchine ad altro locale attiguo, e quivi riconsegnati agli emigranti, i quali definitivamente li

ritirano, per avviarsi alla Stazione Marittima, ovvero ve li lasciano in deposito, qualora il piroscafo non si trovi ancora pronto per l'imbarco.

Annesso al locale di riconsegna dei bagagli, ed in diretta comunicazione con la sala delle macchine, trovasi un gabinetto per il medico preposto alle operazioni di sterilizzazione.

Gli apparecchi di disinfezione consistono in due grandi stufe a vapore del noto tipo *Geneste-Herscher*, capaci di sterilizzare, ciascuna, il bagaglio di oltre 200 emigranti all'ora.

A tali stufe vanno congiunti due generatori di vapore, disposti in guisa che ciascuno di essi possa promiscuamente alimentare una qualunque delle due stufe, od anche entrambe nel medesimo tempo.

L'impianto comprende inoltre un piccolo gabinetto di disinfezione alla *formalina*, situato nella sala di *triage*, ed è poi completato da un ricco arredamento di apparecchi accessorii come pompe, riserve d'acqua, apparato di sterilizzazione dei vapori e gas di estrazione delle stufe, fucina e banchi di riparazione, e da un capace deposito di carbone, situato al disotto della sala delle macchine.

Nella estrema parte occidentale dell'edificio trovansi i gabinetti di vaccinazione, in numero di tre, muniti di una sala di aspetto comune, con accesso dal porticato, e di un comune vestibolo di uscita, posto dal lato della *Traversa di via Duomo*, in guisa che gli emigranti possano, senza confusione alcuna, e con grande rapidità, succedersi nei locali di operazione, e circolare attraverso lo stabilimento.

Infine trovansi disposti dalla stessa parte dell'edificio, un locale pel Banco di Napoli, con entrata dal lato di *via Duomo*, ed uscita dalla fronte verso mezzogiorno, un locale per cessi, comune all'ufficio cambiario e al personale in servizio della stazione, ed una seconda scala di accesso al piano superiore, da servire esclusivamente per gli uffici di amministrazione del ricovero.

Il grande porticato di aspetto misura una snperficie di circa 250 metri quadrati, ed è fornito, tutto in giro, di solide banchine, per una complessiva lunghezza di oltre metri 50.

Il piano superiore si compone di 20 locali, oltre ai cessi, corridoi e

passaggi. I locali pel Regio Ispettorato, situati nella parte orientale dell'edificio, comprendono precisamente otto stanze ad uso di uffici e due sale di aspetto, di cui una per gli emigranti, oltre all' ingresso, ai cessi ed alle stanze di servizio. I locali per l'amministrazione del ricovero comprendono sette stanze ad uso di uffici, oltre a quelle di servizio e di ingresso ed ai cessi. Tanto nell'un gruppo come nell'altro, gli uffici trovansi con perfetta simmetria disposti ai due lati di un corridoio centrale. I locali situati nella parte centrale dell'edificio, verso mezzogiorno, prospettano ed hanno accesso sopra una grande terrazza estendentesi a tutto il porticato del piano terreno.

L'edificio è provvisto di un ricco impianto di distribuzione d'acqua del Serino, munito di numerose bocche di lavaggio e da incendio, con corrispondenti chiusini e condotti di scolo, e di un gran numero di vaschette, lavandini e fontane, delle quali due, di grandi dimensioni, trovansi disposte sotto al porticato d'aspetto.

L'edificio è pure fornito di un non men ricco impianto d'illuminazione elettrica, che comprende circa 100 lampade ad incandescenza, tra fisse e portatili o da tavolo, e 6 lampade ad arco voltaico da dieci *Ampère*, di cui tre distribuite sotto il porticato, due nelle sale per le disinfezioni, ed una sul piazzale di accesso alla stazione.

Tutti i relativi apparecchi, come anche gli accessori di ogni specie dell'edificio e gli arredi, presentano disposizioni della maggiore semplicità e solidità corrispondente all'ufficio dello stabilimento.

L'edificio, con i suoi accessori, è stato costruito dall'Impresa *Raffaele Tuccillo;* gli impianti del macchinario di disinfezione, della illuminazione elettrica e delle condotte d'acqua, coi relativi apparecchi, sono stati rispettivamente eseguiti, dalla ditta *Ing. Carlo Moleschott* di Roma, dalla *Società generale per la illuminazione*, e dalle ditte *G. Palmieri* e *G. Tremolaterra* di Napoli.

Complessivamente, lo stabilimento è costato la somma di lire 125,000 circa.

Con la costruzione di questo stabilimento e con l'allestimento dei relativi impianti di disinfezione e vaccinazione, indubbiamente si è provveduto ad uno dei bisogni più urgentemente reclamati dal movi-

mento di emigrazione nel porto di Napoli; ma, come già si è accennato, tutto ciò rappresenta solo l'attuazione della prima parte di un esteso programma, il quale, ampliato a seguito di nuovi studi fatti dopo il 1902, comprenderebbe ora, oltre all'opera già eseguita:

1° la costruzione di due grandi tettoie metalliche sulle zone del *ponte trapezoidale* destinate all'imbarco degli emigranti;

2° la costruzione sull'area a nord dello stabilimento di disinfezione, di un vasto recinto di raccolta e momentaneo rifugio degli emigranti, in attesa di recarsi alle disinfezioni o all'imbarco o al divisato ricovero;

3° la sistemazione, mediante opportune opere, del servizio doganale stabilito alla Stazione Marittima, per gli emigranti di ritorno in patria;

4° la costruzione, sulle aree di *Villa del popolo*, di un vasto ricovero per gli emigranti, di una capacità fino a 3500 letti, con tutti i relativi impianti per bagni, disinfezioni, vaccinazione e cucine.

I lavori di costruzione delle tettoie sulle zone di imbarco già trovansi appaltati, e saranno tra alcuni mesi compiuti. Quanto alle altre opere sovra accennate, sara tra breve domandato il parere del Consiglio di emigrazione.

Gli studi e i progetti, tanto per lo stabilimento di disinfezione come per gli altri impianti, sono stati allestiti dall'Ufficio del Genio civile di Napoli, incaricato anche della direzione e sorveglianza dei lavori.

E. Coen Cagli
Ingegnere del genio civile.

MOVIMENTO DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA

per paesi transoceanici nel 4° trimestre del 1903.

Diamo qui appresso notizia del numero degli emigranti partiti durante il 4° trimestre del corrente anno dai porti di Genova, Napoli e Palermo. Aggiungiamo le cifre degli emigranti provenienti dall'Italia e partiti nello stesso periodo di tempo dal porto di Havre con i piroscafi della *Compagnie Générale Transatlantique,* autorizzata come vettore per la linea Havre-Nuova York. I dati seguenti sono estratti dai registri di contabilità del Commissariato, nei quali è presa nota delle tasse versate dai vettori in ragione del numero degli emigranti trasportati (art. 28 della legge sull'emigrazione).

Il totale degli emigranti partiti durante i mesi di ottobre, novembre e dicembre dell'anno 1903 fu di 62,660, in confronto di 56,607 partiti nei corrispondenti mesi dell'anno precedente, con una differenza in più, per quest'anno, di 6053.

Emigranti partiti dal 1° ottobre al 31 dicembre 1903, in confronto di quelli partiti nei mesi corrispondenti dell'anno precedente.

PAESE di destinazione	Anno 1902					Anno 1903				
	Porti d'imbarco					Porti d'imbarco				
	Genova	Napoli	Palermo	Havre	Totale	Genova	Napoli	Palermo	Havre	Totale
Stati Uniti	2,789	28,154	3,187	3,212	37,342	2,570	25,438	3,744	3,979	35,731
Brasile	2,496	1,991	»	»	4,487	2,369	763	»	»	3,132
Plata	14,370	200	»	»	14,570	23,309	»	»	»	23.309
Altre destinazioni	177	31	»	»	208	480	8	»	»	488
Totale	19,832	30,376	3,187	3,212	56,607	28,728	26,209	3,744	3.979	62,660

Gli emigranti partiti nel 4° trimestre dell'anno 1903, in confronto del 4° trimestre dell'anno 1902, si dividevano per età come appresso:

	4° trimestre 1902	4° trimestre 1903
Al di sotto di un anno	932	983
Da un anno a 5 anni non compiuti	3,366	3,641
Da 5 a 10 anni non compiuti	3,399	3,847
Da 10 anni in su	48,910	54,189

Durante il 4° trimestre 1903, il minor numero di emigranti si ebbe nel mese di dicembre (12,354); maggiore fu il numero nei mesi di ottobre (27,113) e di novembre (23,193).

Nel prospetto che segue indichiamo il numero degli emigranti partiti mensilmente dal 1° ottobre al 31 dicembre 1903, divisi per porti d'imbarco e paesi di destinazione.

Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici avvenuta dal 1° ottobre al 31 dicembre 1903.

MESI	PORTI d'imbarco	EMIGRANTI secondo i paesi di destinazione: Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Stati del Pacifico	Australia	TOTALE
Ottobre 1903	Genova	8,674	1.038	1,260	156	20	»	11,148
	Napoli	»	191	11,762	»	»	»	11,953
	Palermo	»	»	2,032	»	»	»	2,032
	Havre	»	»	1,980	»	»	»	1,980
	Totale	8,674	1,229	17,034	156	20	»	27,113
Novembre 1903	Genova	9,281	682	924	144	»	»	11,031
	Napoli	»	424	9,243	»	»	»	9,667
	Palermo	»	»	1.268	»	»	»	1,268
	Havre	»	»	1,227	»	»	»	1,227
	Totale	9,281	1,106	12,662	144	»	»	23,193
Dicembre 1903	Genova	5,354	649	386	102	13	45	6,549
	Napoli	»	148	4,433	»	»	8	4,589
	Palermo	»	»	444	»	»	»	444
	Havre	»	»	772	»	»	»	772
	Totale	5,354	797	6,035	102	13	53	12,354
Totale dal 1° ottobre al 31 dicembre 1903		23,309	3,132	35,731	402	33	53	62,660

Segue il prospetto riassuntivo dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici negli anni 1902 e 1903.

Emigranti italiani partiti per paesi transoceanici dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902.

MESI	Emigranti secondo i paesi di destinazione							Ammontare della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
Gennaio	3,306	5,772	7,531	56	14	»	16,679	116,378
Febbraio	2,502	4,175	15,450	69	104	62	22,362	165,996
Marzo	1,684	4,005	27.023	50	7	»	32,769	248,222
Totale del 1° trimestre	7,492	13,952	50,004	175	125	62	71,810	530,596
Aprile	1,740	1,494	28,146	65	25	»	31,470	240,413
Maggio	2,280	617	30,766	79	13	»	33,755	253,946
Giugno	1,001	725	13,490	46	»	»	15,262	111,986
Totale del 2° trimestre	5,021	2,836	72,402	190	38	»	80,487	606,350
Luglio	1,199	973	9,020	»	17	»	11,209	80,348
Agosto	1,237	627	10.247	1	»	»	12,112	87,766
Settembre	2,581	1,076	16,330	»	22	»	20,009	145,212
Totale del 3° trimestre	5,017	2,676	35,597	1	39	»	43,330	313,326
Ottobre	6,284	2,137	16,684	26	18	»	25.149	182,636
Novembre	5,866	1,588	12,250	67	20	»	19.791	144,386
Dicembre	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667	84,586
Totale del 4° trimestre	14,570	4,487	37,342	149	59	»	56,607	411,608
Totale dell'anno	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234	1,861,880

Emigranti italiani partiti per paesi transoceanici dal 1° gennaio al 31 dicembre 1903.

MESI	Emigranti secondo i paesi di destinazione							Ammontare della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
Gennaio	1,924	954	11,157	50	19	»	14,104	106,090
Febbraio	1,408	675	21,864	34	13	»	23,994	185,792
Marzo	1 929	1,187	37,450	66	20	»	40,652	314.848
Totale del 1° trimestre	5,261	2,816	70,471	150	52	»	78,750	606,730
Aprile	1,804	796	35,928	51	29	»	38,608	294,124
Maggio	1,628	1,139	27,498	104	17	»	30,386	227,942
Giugno	1,431	711	14,948	72	19	»	17,181	126,016
Totale del 2° trimestre	4,863	2,646	78,374	227	65	»	86,175	648,082
Luglio	1,287	699	9,906	59	10	»	11,961	86,860
Agosto	1,542	670	12,674	59	10	»	14,955	109,086
Settembre	4,319	872	15,547	100	»	»	20,838	152,024
Totale del 3° trimestre	7,148	2,241	38,127	218	20	»	47,754	347,970
Ottobre	8,674	1,229	17,034	156	20	»	27,113	196,970
Novembre	9,281	1,106	12,662	144	»	»	23,193	169,960
Dicembre	5,354	797	6,035	102	13	53	12,354	89,262
Totale del 4° trimestre	23,309	3,132	35,731	402	33	53	62,660	456,192
Totale dell'anno	40,581	10,835	222,703	997	170	53	275,339	2,058,974

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI

intorno ad alcuni paesi esteri

Malta. — Il R. Console a Malta riferisce che l'impresa assuntrice dei lavori del porto della Valletta vorrebbe avere operai dall'Italia, dando loro gli stessi salari che si pagano agli altri italiani impiegati dalla medesima impresa. Questi salari sono insufficienti ai bisogni della vita, che costa assai cara. Inoltre l'impresa non dà garanzie pel rimpatrio gratuito degli operai, qualora questo fosse necessario per cause indipendenti dalla loro volontà, nè per una indennità, in caso d'infortunio sul lavoro. Perciò devono andar cauti gli emigranti e non muoversi dal loro paese, per Malta, senza essersi prima assicurate buone condizioni e garanzie (*Circolare n.* 93, *in data* 12 *gennaio* 1904).

Porto Said (Africa). — Il R. Console d'Italia a Porto Said comunica che è prossima l'aggiudicazione dei lavori per l'ingrandimento del porto di quella città e per la costruzione di due nuovi bacini.

Si ritiene che i lavori di muratura necessari per queste opere non saranno rilevanti e non supereranno l'importo di 400 o 500 mila franchi.

Data la poca entità dei lavori e la convenienza da parte delle ditte assuntrici di impiegare la mano d'opera indigena, che è pagata con salari estremamente bassi, sono da sconsigliare gli operai italiani dal recarsi a Porto Said per occuparsi nei lavori sopraindicati (*Circolare n.* 93, *in data* 12 *gennaio* 1904).

Curitiba (Brasile). — Si è sparsa, in Italia, la voce che saranno cominciati fra breve i lavori per le fognature e l'acquedotto di Curitiba (Stato del Paranà, Brasile). Questa notizia non ha fondamento.

Il R. Console riferisce che quei lavori sono tutt'altro che prossimi a farsi; non esiste in quella città alcuna ricerca di mano d'opera, e le mercedi che si pagano attualmente sono insufficienti al costo della vita (*Circolare n.* 93, *in data* 12 *gennaio* 1904).

Cina. — Il R. Console generale in Hong-Kong riferisce che gli operai che volessero emigrare in cerca di lavoro nella Cina, troverebbero tale concorrenza di mercedi infime da parte degli operai indigeni, da non potere utilmente impiegare l'opera loro. I nostri operai devono rinunziare assolutamente all'idea di andare nella Cina, a meno che non siano previamente muniti d'un contratto di lavoro e non abbiano ottenuto serie garanzie per l'adempimento dei patti stipulati.

Anche il R. Console a Saigon lamenta che parecchi operai italiani si rechino in Cina per i lavori della ferrovia dell'Yunnan, non ostante l'insalubrità del clima e che non abbiano stipulato, prima di partire dall'Italia, un regolare contratto di lavoro, il quale assicuri loro una mercede conveniente ed il gratuito rimpatrio in caso di licenziamento o di malattia (*Circolare n.* 93, *in data* 12 *gennaio*.1904).

Colonia del Capo e Transvaal (Africa Australe). — Il Commissariato ha fatto conoscere in precedenti circolari quali sono le condizioni presenti della mano d'opera nelle colonie del Capo e del Transvaal (Africa Australe), e quali le difficoltà che incontrano gli operai ad entrare in quei paesi e trovarvi occupazione.

Aggiungiamo ora alcune informazioni, fornite dai regi consoli e ricavate da altre fonti autorevoli.

Riguardo al Transvaal, gli operai che vi si recassero, non hanno attualmente alcuna probabilità di trovarvi impiego e di guadagnare un salario sufficiente ai bisogni della vita, che ivi costa carissima.

Le Amministrazioni delle ferrovie sono state costrette a ridurre il personale, essendo sospesa, per motivi di economia, la costruzione di nuove linee; furono licenziati molti operai ed altri furono avvertiti del loro prossimo licenziamento.

Allo sviluppo economico degli ultimi tempi è succeduto un ristagno. Non soltanto sono diminuite le importazioni e le esportazioni coll'estero, ma è diminuito anche il commercio interno della colonia. Il movimento delle ferrovie è scemato, e poichè nel tempo di maggior traffico l'Amministrazione aveva assunto molti operai, ora deve licenziarli.

Per provvedere, nei limiti del possibile, agli interessi degli operai rimasti senza lavoro, saranno riservati a quelli che vi sono già da tempo stabiliti i posti che si faranno disponibili, anzichè chiamarvi nuovi operai. La mano d'opera è sovrabbondante anche in altre intraprese, oltre che nelle ferrovie. L'industria edilizia, che aveva incominciato a rifiorire dopo la restaurazione della pace, è anch'essa in crisi. I progetti di costruzione di case, presentati all'ufficio edilizio municipale di Johannesburg (la città più popolosa del Transvaal), sono di un tipo modesto e meno costoso di prima, e per questi lavori edilizi basta la metà degli operai precedentemente occupati.

Nè migliori sono le condizioni dell'industria mineraria. Una delle principali miniere, la *Consolidated Main Reef Mine* per esempio, ha anch'essa licenziato ultimamente parecchi operai.

Per tutto ciò, il numero dei disoccupati a Johannesburg e nel Transvaal va crescendo, mentre all'Ufficio governativo di collocamento le domande di operai che cercano impiego sono più numerose che non sieno state da quando fu istituito l'Ufficio stesso.

Alcune società minerarie si sono intese per dare impiego ad operai bianchi senza lavoro; ma ciò non basta per portare rimedio al difetto di occupazione.

Quanto alla Colonia del Capo, il R. console informa che la Commissione per l'immigrazione si mostra sempre più rigorosa, specialmente verso gli analfabeti. Durante il viaggio gli emigranti cercano di imparare a fare la propria firma, credendo che ciò possa bastare. Le autorità inglesi, invece, richiedono la prova che ognuno *sappia leggere e scrivere chiaramente nella propria lingua*, scrivendo correntemente parecchie righe sotto dettatura.

Anche di recente furono respinti parecchi immigranti italiani e di altre nazionalità, per difetto d'istruzione. Nè valsero i buoni uffici interposti dal nostro console, come non valgono quelli dei consoli di altri Stati per i loro rispettivi connazionali.

Mancando la richiesta di lavoro anche nella Colonia del Capo, l'immigrazione dai paesi europei si va restringendo. I molti Italiani che si recarono nella Colonia del Capo dall'Argentina, dove avevano precedentemente emigrato, si trovano disoccupati a Capetown (che è la capitale della Colonia): solo pochi di essi ebbero i mezzi per ritornare nell'Argentina o in patria: gli altri soffrono di stenti a Capetown, e cresce frattanto, presso i lavoratori indigeni, il sentimento di ostilità contro la mano d'opera straniera.

Il R. Console generale scrive da Capetown, il 15 dicembre, che, essendo corsa voce che l'Impresa locale dei Docks facesse ricerca di mano d'opera di bianchi, si sono presentati trecento Inglesi, mentre non se ne potevano occupare più di dieci; tutti gli altri rimasero delusi. Essi hanno fatto sapere, per mezzo della stampa, che di notte dormono all'aperto, e mostravano dei pezzi di pan duro, quale solo loro cibo rimasto per sfamare sè e le loro famiglie.

Il progetto di un'immigrazione agricola dalla Svizzera non ebbe alcun seguito.

Gli operai austriaci, andati per essere occupati nei lavori portuali di Simon's Town (di cui è impresaria la ditta Jackson), hanno fatto un tentativo di sciopero, che potè solo essere composto mediante l'intervento delle autorità consolari.

Data questa situazione disgraziatissima di cose, il Commissariato ripete l'ammonimento già dato agli operai e contadini italiani di non lasciarsi persuadere a partire per i paesi del Sud-Africa. Non solo per entrare nelle Colonie del Capo e del Natal occorre che l'emigrante si trovi nelle condizioni volute dalla legge di quegli Stati (saper leggere e scrivere) e avere un contratto di assicurato lavoro o possedere almeno un migliaio di lire in denaro. Non solo per entrare nel Transvaal e nell'Orange è necessario uno speciale permesso delle autorità inglesi (difficile ad ottenersi, poichè non si dà che un piccolo numero di per-

messi per ogni mese), e parimente una somma di denaro non minore di mille franchi; ma presentemente *manca il lavoro*, così nella Colonia del Capo, come nel Transvaal.

A conferma di queste avvertenze, con lettera in data 1° gennaio corrente, l'Ambasciata britannica in Roma comunicava al Regio Ministero degli Affari esteri quanto segue:

" Il Governo del Capo di Buona Speranza, data la presente condizione economica in quella Colonia e in generale nell'Africa del Sud, desidera che si prendano subito le misure necessarie per sconsigliare qualsiasi ulteriore immigrazione di persone che non siano largamente provvedute di mezzi, o non abbiano già una occupazione assicurata. Molti abili operai sono rimasti senza lavoro, e i recenti arrivi di nuovi immigranti hanno aggravato la situazione. "

Si aggiunge, infine, per notizie pubblicate recentemente dalla stampa inglese, che il Parlamento del Transvaal ha in questi ultimi giorni approvato, pei lavori delle miniere, l'introduzione di mano d'opera cinese, alla quale sono corrisposti salari meschinissimi, assolutamente insufficienti per operai europei (*Circolare n.* 94, *in data* 14 *gennaio* 1904).

ATTI DEL MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI
e del Commissariato

---

1. — Atti del Ministero degli affari esteri relativi alla tutela dei lavoratori italiani all'estero.

Il Ministero degli affari esteri ha diretto le seguenti circolari agli Agenti diplomatici ed ai principali istituti e sodalizi che si occupano, nel Regno, della tutela degli emigranti, per invitarli a suggerire quei provvedimenti che sarebbe opportuno promuovere nei paesi dove sogliono dirigersi i nostri emigranti, per migliorare le loro condizioni e pareggiarle, per quanto è possibile, a quelle degli operai del paese.

Circolare in data 15 gennaio 1904, diretta ai RR. Agenti diplomatici.

Questo Ministero ha dovuto più volte preoccuparsi della condizione dei nostri operai, rispetto alle leggi che regolano, — nei vari paesi dove sogliono dirigersi le nostre correnti migratorie, — l'assistenza, in caso d'infortunio, d'invalidità, di malattia, la libertà di soggiorno e di lavoro, e la tutela, in genere, degli interessi morali e materiali delle classi lavoratrici.

Utili risultati si conseguirono mercè l'opera solerte di molti regi agenti; ma assai lungo è il cammino che rimane ancora da compiere, per ovviare alle condizioni deplorevoli di inferiorità in cui si trovano spesso i nostri connazionali, di fronte ai lavoratori indigeni, sia per effetto di alcune disposizioni delle leggi locali, sia per il modo in cui sogliono essere osservate e applicate, sia per altre circostanze molteplici, che stimo superfluo ricordare.

Non mi nascondo le difficoltà di vario genere che contrastano, in siffatto campo, al raggiungimento dei nostri desideri, nè potremmo pretendere che tutti questi desideri fossero senz'altro soddisfatti. Incombe peraltro al Governo il dovere di nulla omettere — pur tenendo il debito conto delle disposizioni legislative d'indole generale vigenti nei singoli Stati, e delle circostanze di diritto e di fatto in mezzo alle

quali si svolgono tali rapporti — di quanto può giovare al detto scopo: al miglioramento, cioè, delle condizioni dei nostri lavoratori all'estero. Sopra questo soggetto, come sopra ogni altro che si connetta con la politica internazionale del lavoro, mi propongo di richiamare, in ogni modo più opportuno, la vigile e operosa attenzione di tutti gli agenti che dipendono da questo Ministero.

Le sarò grato, frattanto, se — tenendo presenti le dette circostanze — Ella vorrà indicarmi con sollecitudine, nei rapporti con codesto Stato, gli inconvenienti più gravi a cui premerebbe di riparare e i vantaggi che più converrebbe di conseguire, rispetto alle dette questioni, e i mezzi a ciò più appropriati.

Ella potrà, se lo crede opportuno, per meglio rispondere al quesito che Le rivolgo, interpellare i regi ufficiali consolari da Lei dipendenti, nei luoghi dove più affluiscono i nostri lavoratori, e i sodalizi particolari esistenti in codesto paese per la tutela della nostra emigrazione.

Per lo stesso fine io mi sono rivolto agli istituti e ai sodalizi analoghi esistenti nel Regno; mi pregio rimetterle, per Sua norma, un certo numero di copie della circolare da me diretta loro, e di questa.

Il Sotto Segretario di Stato
FUSINATO.

Circolare in data 15 gennaio 1904, diretta agli Istituti di patronato degli emigranti, esistenti nel Regno.

Fra gli argomenti che toccano più da vicino le sorti dei nostri emigranti, merita le maggiori sollecitudini la loro condizione rispetto alle leggi che regolano, all'estero, l'assistenza degli operai, in caso di infortunio, d'invalidità, di malattia, la libertà di soggiorno e di lavoro, e la tutela, in genere, degli interessi morali e materiali delle classi lavoratrici.

Il Governo non ha mancato d'adoperarsi — non senza utili risultati — per ovviare, almeno in parte, alle deplorevoli condizioni di inferiorità in cui si trovano spesso i nostri, come gli operai stranieri in generale, in confronto degli operai indigeni, sia per effetto di alcune disposizioni delle leggi locali, sia per il modo in cui sogliono essere

osservate e applicate, sia per altre circostanze varie che sarebbe fuor di luogo ricordare qui.

Consapevole tuttavia di quanto resta da fare, e del dovere che al Governo incombe di nulla omettere, che possa in qualche modo servire al raggiungimento migliore di quel fine, mi propongo di richiamare sopra siffatti argomenti la più vigile attenzione degli agenti che dipendono da questo Ministero, e una equa considerazione da parte dei Governi esteri.

A tale scopo, stimo opportuno chiedere ai vari soladizi e istituti che si occupano con particolare solerzia della tutela dei nostri emigranti, quei suggerimenti che loro detta l'esperienza acquistata nello adempimento del nobile ufficio. Sarei grato pertanto alle SS. LL., se volessero indicarmi quali siano — a Loro avviso —, rispetto alle dette questioni, gli inconvenienti più gravi a cui premerebbe di riparare, e i vantaggi che più premerebbe di conseguire.

Non possiamo illuderci, nè pretendere che tutti i nostri desideri abbiano ad essere soddisfatti. La modificazione delle leggi straniere, anche dove possono toccare più direttamente gli interessi dei nostri concittadini, è sottratta (è superfluo dirlo) a ogni diretta ingerenza del nostro Governo, il quale non può che esercitare, a questo fine, una conveniente e saggia azione diplomatica; e nell'esercizio stesso di tale azione, esso non può prescindere dal tener conto, sia di quanto dispongono le leggi vigenti nel Regno, sia delle speciali circostanze di diritto e di fatto di ciascun paese, molte volte più forti della buona volontà dei Governi medesimi.

A questi criteri di convenienza pratica gradirei che anche le SS. LL. si ispirassero, nel formulare le proprie risposte, affinchè sia più facile al Governo trarre profitto dai Loro consigli.

Confidando nel concorso benevolo di codesto sodalizio in un'opera e per un fine che sta a tutti così a cuore — il miglioramento, cioè, delle condizioni e delle sorti dei nostri operai all'estero —, mi pregio esprimere frattanto alle SS. LL. gli atti della mia più distinta considerazione.

Il Sotto Segretario di Stato
FUSINATO.

2. — Atti del Commissariato.

R. Decreto in data 24 gennaio 1904 che istituisce un Ispettorato dell'emigrazione nel porto di Messina (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 9 e 23 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sulla emigrazione;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri, di concerto col Ministro dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Ai porti nazionali, nei quali può aver sede un Ispettorato dell'emigrazione, per gli effetti degli articoli 9 e 23 della predetta legge, è aggiunto il porto di Messina.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 gennaio 1904.

VITTORIO EMANUELE.

TITTONI — GIOLITTI.

(1) Il presente decreto è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 26 febbraio 1904, n. 47.

Decreto Ministeriale, in data 11 gennaio 1904, che bandisce un concorso per tre posti di Ispettore viaggiante pei servizi di emigrazione (1).

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'articolo 12 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, e l'articolo 34 del regolamento per l'esecuzione della legge stessa, approvato con regio decreto 10 luglio 1901, n. 375;

Udito il Commissario generale dell'emigrazione;

Decreta:

Art. 1. — È aperto un concorso per esami a tre posti d'ispettori di emigrazione viaggianti, con lo stipendio annuo di lire quattromila, sul fondo per l'emigrazione, aumentabile del decimo ad ogni sessennio, giusta le norme stabilite dalla legge e regolamento summenzionati.

Durante i periodi in cui l'opera degli ispettori non sia adoperata in viaggi, essi dovranno prestare servizio al Commissariato dell'emigrazione.

Art. 2. — Per essere ammessi al concorso i candidati dovranno presentare al Ministero degli affari esteri (Commissariato dell'emigrazione), entro due mesi dalla data del presente decreto, domanda in carta da bollo da una lira, unendovi i seguenti documenti:

a) atto di nascita comprovante che il candidato, alla data della scadenza del concorso, abbia raggiunto il 25° e non abbia compiuto il 35° anno di età;

b) certificato di cittadinanza italiana;

c) certificato di sana e robusta costituzione fisica, rilasciato dai medici militari designati dal Ministero della guerra ad eseguire la visita;

d) certificato penale di data non anteriore a tre mesi dal giorno in cui scade il termine per la presentazione della domanda di ammissione al concorso.

Nonostante l'adempimento delle predette condizioni, il Ministero

(1) Il presente decreto è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 27 gennaio 1904, n. 21.

avrà facoltà di respingere, senza motivazione, la domanda di ammissione al concorso.

Art. 3. — Gli esami saranno scritti e orali, sulle seguenti materie:

1° geografia fisica, politica e commerciale;

2° economia sociale e statistica;

3° storia e legislazione dell'emigrazione e delle colonie;

4° lingua inglese o spagnuola, oltre la francese.

Il candidato dovrà dar prova di parlare e scrivere correntemente le suddette lingue.

Art. 4. — Fra i titoli che possono essere presentati saranno tenuti in speciale conto:

a) laurea di una delle Università del Regno; diploma di una delle Regie Scuole superiori di commercio o di agricoltura o della Scuola di scienze sociali di Firenze; diploma della Scuola diplomatico-coloniale;

b) pubblicazioni riguardanti l'economia sociale, la geografia e il diritto, specialmente in rapporto a questioni di emigrazione e colonizzazione;

c) viaggi compiuti all'estero o soggiorno fatto all'estero, specialmente in paesi di numerosa immigrazione italiana;

d) conoscenza di altre lingue straniere;

e) attestazione di servizi lodevolmente prestati, specialmente in amministrazioni dello Stato.

Art. 5. — Il giudizio sarà unico e complessivo e si riferirà tanto alla prova dell'esame, quanto all'apprezzamento degli eventuali titoli.

Art. 6. — Con altro decreto ministeriale sarà provveduto alla nomina della Commissione esaminatrice, la quale determinerà essa stessa le norme dell'esame.

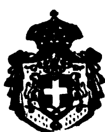
Art. 7. — Gli eletti non avranno la nomina definitiva se non dopo due anni di lodevole esperimento, secondo il prescritto dell'articolo 34 del regolamento sull'emigrazione.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, 11 gennaio 1904.

TITTONI.

INDICE



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1904. **N. 3.**

SOMMARIO.



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
1904

L'EMIGRAZIONE TEMPORANEA DEL FRIULI

Memoria presentata dal dott. GIOVANNI COSATTINI al Congresso nazionale di tutela dell'emigrazione temporanea, tenuto in Udine il 22 e 23 settembre 1903, per iniziativa del Segretariato dell'Emigrazione di Udine (1).

I. — Movimento ed intensità del fenomeno.

L'esodo temporaneo dei lavoratori, che, spopolando i natii borghi alpestri e gli aperti campi della pianura, si recano in estranee contrade in cerca di lavoro, è certo uno dei fenomeni più caratteristici della vita sociale del Friuli.

Da molto tempo mi era apparso meritevole di un attento e particolare studio per la sua grande importanza, sia dal lato statistico — quale immane movimento di popolazione, che da molti anni segna un continuo rapidissimo crescendo, — sia riguardo all'estensione ed all'intensità delle cause che concorrono a produrlo, ed alla varietà degli effetti che ne traggono origine.

L'emigrazione temporanea d'Italia è stata più volte argomento di studio e di pazienti e minute analisi nei paesi ai quali si rivolge in cerca di lavoro. Venne così ad essere considerata nella sua azione, quando s'è già divelta dalla madre patria per gettarsi sul mercato internazionale del lavoro, nei modi e nei mezzi coi quali esplica e raggiunge la sua funzione laboriosa e negli effetti che essa produce nella vita sociale dei popoli che l'accolgono. Perciò mi parve cosa buona tentare di recar complemento a questi studi col modesto contributo di una analisi dell'emigrazione temporanea compiuta in una regione da cui muove in sì gran copia. È mio intendimento ricercare, attraverso uno studio delle condizioni economico-sociali del Friuli, le origini del fenomeno migratorio e la maniera in cui viene a costituirsi questa immane riserva di braccia e di lavoro, seguire le fasi del suo svolgimento nel tempo, sia in sè, sia in rapporto agli elementi demografici del paese, investigarne, nel vario viluppo delle condizioni di vita della provincia, le cause e determinare gli effetti che gli si possono attribuire.

Questo il còmpito, questi i confini della mia indagine.

---

(1) **Nota del Commissariato.** — Il R. Commissariato dell'emigrazione lascia all'autore intera responsabilità per ciò che riguarda la raccolta delle notizie e gli apprezzamenti contenuti nel presente studio.

Fonti.

Le fonti di questa monografia sono orali e scritte.

Molte notizie minute, molte osservazioni che ho sparso per tutto il lavoro e quasi tutti i peculiari caratteri psicologici ed economici propri dell'emigrante friulano ho tratto da investigazioni presso i sindaci, i segretari comunali, i parroci, i carabinieri, i proprietari, i commercianti, i lavoratori di molti comuni del Friuli, raccogliendo impressioni e commenti nelle conversazioni e nelle discussioni sollevate in proposito. Mi sono valso d'interrogazioni di emigranti, alcune delle quali furono eseguite sistematicamente ed in parte ordinate, coll'aiuto del *Segretariato della Emigrazione* di Udine, in una " *Inchiesta sulle condizioni economico-sociali di cinquanta famiglie di emigranti temporanei del Friuli* " (1).

La maggior parte delle statistiche citate relativamente all'emigrazione furono tratte faticosamente dallo scarso e disordinato materiale raccolto presso la Prefettura di Udine ad opera dell'Ufficio di pubblica sicurezza, e dai prospetti dei sindaci e dei commissari distrettuali della provincia. Altre notizie ho ricavato dalle statistiche compilate dall'Ispettorato delle Strade Ferrate in Udine sul movimento di operai emigranti in paesi d'Europa. Qualche dato ancora sono riuscito a raggranellare sfogliando i registri dei comuni, ed altri finalmente ho tratti dalle pubblicazioni della Direzione generale della Statistica sull'emigrazione italiana.

Mi sono valso come controllo degli studi sulla vita degli operai italiani nei paesi in cui emigrano, apparsi recentemente in varie riviste e delle relazioni dei Consoli al Ministero degli Affari Esteri, pubblicate sino dal 1894 nel vo-

---

(1) Riporto il questionario dell'inchiesta: 1. Nome; 2. Domicilio; 3. Età: *a*) marito, *b*) moglie, *c*) figli; 4. Numero dei figli; 5. Quanti ne siano morti; 6. Mestiere esercitato in patria: *a*) marito, *b*) moglie, *c*) figli; 7. Guadagno giornaliero; 8. Ore di lavoro giornaliero; 9. Se abbiano terreni: *a*) propri (valore, debito ipotecario), *b*) in affitto (affitto, reddito annuo); 10. Se abbiano semoventi; 11. Spesa nel vitto giornalmente; 12. Spesa nel vestire: 13. Numero delle stanze dell'abitazione; 14. Spesa nell'abitazione; 15. Quanti sappiano leggere e scrivere; 16. Quali giornali leggano in famiglia; 17. Se siano inscritti a Società; quali; 18. Se si ubbriachino; 19. Quali membri della famiglia emigrino; 20. Quale mestiere sieno soliti fare all'estero; 21. Se siano partiti alla ventura o abbiano fatto contratti con imprenditori; 22. Dove si recarono; 23. Quanto tempo abbiano atteso lavoro; 24. Se ebbero caparra; quale; 25. Salario; 26. Orario; 27. Durata del lavoro; 28. Cibo; 29. Abitazione; 30. Spesa in vitto ed alloggio; 31. Quanto guadagnarono e portarono a casa; 32. Se furono ammalati o incorsero in infortuni; 33. In quali rapporti si trovarono con le autorità estere e coi Consoli.

lume " Emigrazione e Colonie „ e mensilmente nel Bollettino del Ministero stesso. Ultimo contributo ho avuto dal Bollettino del R. Commissariato della Emigrazione di Roma.

Ebbi ancora a mia completa disposizione il non indifferente materiale (opuscoli, giornali, reclami, contratti, lettere di emigranti, di Consoli, di società professionali estere, documenti di vertenze, ecc.), che trovasi nell'archivio del *Segretariato dell'Emigrazione* di Udine, del cui Consiglio direttivo ho l'onore di far parte e del quale parlerò in seguito.

Le cifre raccolte intorno all'argomento risalgono solo al 1876, dal quale anno il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio cominciò la statistica dell'emigrazione. Nessun utile mi fu possibile ricavare nei riguardi del Friuli dalle notizie sull'emigrazione antecedente al 1876, raccolte prima direttamente dal Ministero degli Interni, e poi da Leone Carpi colla cooperazione dello stesso Ministero degli Interni e di quello degli Esteri.

I dati delle statistiche ufficiali, che sono andato spargendo nella mia trattazione, non possono certo dirsi matematicamente perfetti. Molte sfumature, molte anomalie, molti casi sporadici del fatto studiato, preziosi all'osservatore, sfuggono alle classificazioni o ci appaiono sotto una luce falsa. Ad esempio, fra l'emigrazione temporanea e la permanente non v'hanno recisi caratteri differenziali, che permettano di distinguere con una linea assoluta un emigrante dall'altro. Si suol dire emigrante temporaneo " colui, che lascia la patria con lo scopo di farvi ritorno non appena compiuti quei lavori, che lo avevano attratto all'estero „; emigrante permanente " colui, che si allontana dal proprio paese definitivamente con l'intenzione di non tornarvi più, o per un tempo molto lungo e indeterminato „. Mi sembra di poter meglio definire quest'ultimo: " colui che abbandona la patria con lo scopo di trovare e trasportare altrove la sede stabile dei propri affari, della famiglia, dei mezzi di sussistenza o di lavoro „, cioè il proprio domicilio, si potrebbe dire con una frase troppo specifica e non sufficientemente comprensiva. Ognuno vede come il termine della distinzione, tanto socialmente e politicamente importante, sia esclusivamente " l'intenzione „ di colui che parte; ora nulla vi ha di più mutevole, di più instabile, di più difficile a localizzarsi nell'una piuttosto che nell'altra categoria, tanto più che generalmente la permanenza all'estero o il ritorno dipendono da congiunture, che sono fuori della sfera della volontà umana. Così avviene che le statistiche del Friuli per gran numero di anni segnino quasi costantemente zero nelle caselle dell'emigrazione permanente per i paesi europei ed ancora zero nelle caselle dell'emigrazione temporanea

diretta in Africa, in America, in Asia, in Oceania. E l'un caso e l'altro, come verremo in seguito dimostrando, per quanto riguarda il Friuli non corrisponde punto a realtà. Dimodochè si potrebbe dire che l'emigrazione temporanea, come è rappresentata dalle nostre statistiche, corrisponde meglio al termine di emigrazione verso paesi europei.

Non v'ha dubbio che il miglior modo per studiare lo svolgersi del movimento migratorio è quello di osservarlo nel luogo stesso, onde ha origine. Le notizie raccolte dai comuni vengono riassunte nei citati prospetti trimestrali dell'emigrazione all'estero, in cui gli emigranti vengono classificati e distinti secondo il sesso, secondo l'età, secondo che partirono isolatamente oppure in gruppi di più persone appartenenti alla stessa famiglia, secondo la professione esercitata in patria da coloro che hanno superato gli anni quattordici, secondo i porti d'imbarco e i paesi cui sono diretti. Come ognuno vede, nulla di meglio si potrebbe desiderare. Ma giova avvertire che questo lavoro di statistica e classificazione demandato ai comuni è fatto in base alle notizie raccolte dalle dichiarazioni di coloro, che vogliono recarsi all'estero per scopo di lavoro ed ai quali viene rilasciato il " nulla osta " per il passaporto, oppure in base alle informazioni avute " per altro mezzo ". Le prime sono certamente le più attendibili che si possano pretendere, ma deve osservarsi, che la cifra data da esse non costituisce che il 55 per cento (statistica dell'anno 1900) del numero degli emigranti, e che l'introduzione del nuovo passaporto per operaio, dato in sostituzione dell'antico passaporto valevole per un anno, ha da una parte reso maggiore il numero di coloro che ne fanno richiesta, essendo gratuito, e dall'altra parte ha recato un certo scompiglio fra questi dati di rilevamento, in causa della sua durata di tre anni. Le altre notizie raccolte " per altro mezzo " possono presentare qualche valore se la popolazione del comune è esigua, se di lieve entità è il fenomeno rilevato; ma è evidente che in tutti gli altri casi questa non sarà che una fonte di dati cervellotici abbandonata alla voce pubblica. Da ciò risulta evidente la necessità che le statistiche ufficiali dell'emigrazione debbansi considerare con molta cautela.

Abbiamo però qualche mezzo di controllo. Come le statistiche dell'emigrazione permanente sono sussidiate dai registri di partenza dei piroscafi dai porti nazionali, dove vengono annoverati coloro che s'imbarcano e le rispettive direzioni, così per quelle dell'emigrazione temporanea giova il concorso delle statistiche compilate dalle ferrovie, cui già accennammo. Conviene osservarne brevemente le fonti, i metodi di compilazione, gli scopi cui de-

vono servire, per giudicare della fede che possono meritare. Vengono chiamate precisamente " statistiche dell'emigrazione temporanea di operai per paesi d'Europa " e sono compilate dall'Ispettorato di Udine delle Ferrovie della Rete Adriatica (1) per regolare lo straordinario movimento di treni per l'esodo degli emigranti e per servire di guida nei rapporti delle Società coi viaggiatori, colle ferrovie concorrenti e con quelle estere. Unisco in appendice due prospetti eseguiti dal detto ufficio, uno per il 1901, sul cui sistema vennero pure elaborate le cifre che citerò per gli anni 1898-1900, ed uno, meno completo, per il 1902.

Purtroppo la raccolta di queste notizie non abbraccia che un trimestre dell'anno: i mesi di marzo, aprile e maggio, in cui è maggiore il movimento degli operai. Sono dati di rilevamento non solo i biglietti per operai, con riduzione del 50 per cento, rilasciati dalle varie stazioni per il confine (Pontebba e Pontafel, Cormons, Ala, Chiasso (2) e Modane) e per altre destinazioni dell'estero, ma anche i biglietti a tariffa intera di sola andata in 3ª classe staccati per Pontebba e Pontafel. I primi vengono concessi a comitive di operai in numero almeno di cinque, munite di richiesta del Sindaco; dei secondi devono servirsi tutti coloro, che non vollero o non ebbero modo di riunirsi in gruppi. Quest'ultimo dato apporta nelle statistiche una certa zavorra, poichè in esso non è possibile distinguere gli operai dai passeggieri. Questa è la prima fonte di errore da notarsi; tuttavia essa non si presenta certo di grande entità, quando si avverta che in altri trimestri dell'anno il movimento corrispondente non dà più di 3-4000 biglietti, mentre nei mesi di emigrazione si ebbe la cifra di 15,376 biglietti.

Contribuisce alla statistica tutto il 1° reparto della 3ª sezione del Movimento, che comprende le stazioni della Rete Adriatica della provincia di Udine ed alcune delle provincie di Treviso e di Venezia. Ma il contingente dato da queste ultime stazioni (3) è molto piccolo: nel 1901 nella provincia di Treviso furono staccati 1882 biglietti, in quella di Venezia 876, in

---

(1) L'utilissima iniziativa è dovuta all'egregio ing. Cesare Bassetti.

(2) Qualche dubbio potrà sollevarsi circa i biglietti staccati per questa stazione (303 nel 1901), poichè non è molto ad Udine veniva scoperta, in seguito ad una inchiesta del R. Commissariato dell'emigrazione, un'agenzia di emigrazione clandestina per l'America del Nord, che appunto dirigeva le sue vittime a Chiasso. Ne seguì un processo ed una condanna. È a notarsi però che gli elementi del turpe mercato venivano tratti dal vicino impero d'Austria e che dal prospetto del 1901 non figura staccato dalla stazione di Udine nessun biglietto per tale destinazione; tutti invece provengono da altre stazioni del reparto.

(3) Nei quadri a pag. 104 e 106 furono eliminate.

tutto 2758, tanto che, di fronte ad un totale di 63,660 biglietti, è a ritenersi che il valore della statistica non venga ad essere alterato. Devesi ancora aggiungere che l'errore in più prodotto da quest'ultimo inconveniente e dall'altro accennato più sopra viene ad essere di gran lunga compensato ed eliminato per altre ragioni: alla statistica ferroviaria sfuggono tutti coloro, che emigrano a piedi, sia raggiungendo le stazioni prossime dell'estero, sia trascinando qualche rotabile (venditori ambulanti, arrotini); ad esempio, mancano gli emigranti segnalati dal comune di Pontebba e quelli di Buttrio e San Giovanni di Manzano. Oltre a ciò, non vi figurano coloro che dalla parte bassa della provincia vanno verso Trieste, passando il confine a Cervignano con la linea più breve della Società Veneta. Se per di più si considera che il biglietto ferroviario è un metodo di controllo molto più preciso ed una fonte molto più certa di quanto non sieno i passaporti attuali, dei quali molti fanno a meno, e le notizie tratte dalla voce pubblica, noi potremo senza esitazione mettere a raffronto le cifre date da questa statistica con quelle tratte dalle statistiche ufficiali.

Piccolissimo utile possono recarci le statistiche dei paesi d'immigrazione e i censimenti degli Italiani all'estero, perchè difficilmente indicano la provincia cui gli Italiani appartengono e la causa di dimora all'estero.

V'ha ancora l'emigrazione temporanea interna, che, rispetto al Friuli, ha identità di movimento, di cause e di effetti, sebbene sia molto inferiore di numero, con l'emigrazione temporanea esterna. Questi due fenomeni, a mio avviso, non sono altro che le manifestazioni di uno stesso fatto, le vie percorse da una identica forza, e non si riuscirebbe certo a dare un'idea completa dell'emigrazione temporanea del Friuli, trascurando quella che avviene verso altre provincie e regioni d'Italia. Di questo fatto però le statistiche non tengono conto, nè sarebbe facile il farlo. Qualche sola induzione molto lieve è concesso trarre dalle differenze date dai censimenti tra la popolazione di fatto o residente e quella legale o di diritto per i possibili raffronti con le cifre dell'emigrazione, poichè da tutto ciò non appare distinta la località in cui trovasi l'assente e viene quindi a mancare la possibilità di una distinzione in dette cifre fra l'emigrazione esterna e l'interna, tanto più che non vi risulta l'enunciazione della causa della lontananza, il che sarebbe veramente necessario per il còmpito nostro. Perciò il mio studio in questa parte sarà necessariamente limitato e per forza di cose dovrà basarsi sulle informazioni orali qua e là assunte e su scarsi documenti scritti.

Certamente, se le statistiche non possono dirsi, nella generalità, sicure,

non minori pericoli presentano le fonti orali, cui dovetti ricorrere. Colui che si assume il còmpito di una inchiesta, quantunque animato dalla maggiore aspirazione d'obbiettività, non riesce sempre a spogliarsi da certi pregiudizi, da certe idee, che aveva intorno all'argomento studiato, per cui sovente nelle domande e nella trascrizione delle risposte inconsciamente porta l'impronta della propria personalità. Oltre a ciò, le informazioni precedentemente assunte esercitano quasi una involontaria suggestione sulle nuove; altre volte fonti d'errori sono i soggetti stessi delle inchieste, sui quali sovente impera il pensiero dell'interrogante, o pregiudizi, o sospetti, e nelle cui parole ho spesso trovato persino l'ignoranza di fatti strettamente attinenti alla loro vita. Naturalmente fu costante mia preoccupazione la più assoluta obbiettività e lo studio più attento dell'animo di coloro che per il mio scopo avvicinava.

Mi parve necessario questo sguardo critico alle fonti, di cui mi sono servito, affinchè i fatti sin qui affermati mantenessero viva e costante nel mio studio quella attenzione dubbiosa, che è necessaria alla ricerca del vero in un'analisi di tal genere. Facendo di necessità virtù, mi varrò delle statistiche nello studio delle linee generali tracciate dall'emigrazione, mettendole a raffronto e a prova coi dati raccolti nelle mie inchieste, dei quali in special modo mi servirò per lumeggiare le particolarità del grandioso fenomeno. In questo studio non è possibile l'assidua affermazione di rapporti assoluti; molto potranno giovare invece le relazioni approssimative, che verremo rilevando, per istabilire le quali basta indagare la tendenza, sia all'aumento, sia alla diminuzione, che un certo fatto manifesta. Questa approssimazione sarà tanto maggiore, quanto più circoscritto sarà il campo di osservazione, perchè più facilmente si potranno conoscere le eventuali cause modificatrici.

Caratteri generali. — Storia.

L'emigrazione temporanea è un fenomeno normalmente caratteristico della vita sociale degli abitanti di molti paesi montani, che hanno una densità di popolazione non proporzionata ai mezzi di produzione e di sussistenza. Il tradizionale attaccamento al paese natìo, il maggiore frazionamento della proprietà, fanno sì che l'uomo di montagna raramente e malvolentieri s'induce a lasciare stabilmente le sue valli, e noi lo vediamo profondere sempre attorno al casolare i sudati risparmi; d'altra parte, la ste-

rilità delle roccie, la vastità delle foreste e dei pascoli, sistemi non evoluti di coltura dei terreni, la scarsità delle industrie e la conseguente tenuità dei commerci, lo spingono lontano alla ricerca del pane e di un guadagno. Ma nel contrasto di queste forze opposte, l'una d'attrazione, l'altra di repulsione, l'economia locale trova, col trascorrere degli anni, le fonti di una più diffusa ricchezza e di un generale miglioramento delle condizioni di vita. Così avviene che questa riserva di energia, questa forza-lavoro, che giace in potenza in patria e che si espande all'estero in un meraviglioso rigoglio di attività, col tempo può trovare anche nel proprio paese un lavoro sufficientemente lucroso, in grazia dell'impiego dei capitali che essa stessa concorse ad accumulare.

Di questa successione di fatti troviamo un esempio tipico nella Svizzera, la cui emigrazione, in seguito allo svilupparsi delle industrie, è lievissima ed oggi anche questa nella maggior parte permanente. Or bene, sino alla metà del secolo scorso, una ragguardevole parte di quelle popolazioni era solita recarsi all'estero in cerca di servigi pubblici e privati, militari e domestici, per i quali un'antica rinomanza di coraggio e di fedeltà faceva gli Svizzeri ricercati. Fino al 1849 rimasero infatti in vigore le " capitolazioni ", convenzioni in virtù delle quali taluni Cantoni fornivano truppe ad esteri Stati (1). Quando correvano anni cattivi, rimaneva unica fonte di qualche benessere quella che potrebbe dirsi l'industria delle armi. Al principio del secolo XVI i dodici Cantoni della Confederazione mandavano a servizio di principi esteri da 1000 a 1500 uomini ciascuno (Macchiavelli, Legazione all'Imperatore, 1508). Il carattere di questa emigrazione era di essere in genere collettiva, regolata a sistema, calcolata; a questa, negli anni dei cattivi raccolti e delle carestie, se ne aggiungeva un'altra spontanea, individuale, sporadica, impulsiva, che non di rado per la sua elevatezza impensieriva grandemente quei Governi.

L'Italia dà e diede un notevolissimo contingente all'emigrazione temporanea, che in questi ultimi anni segnò l'alta cifra di 280,000 individui dati dalla statistica ufficiale, certo di molto inferiore al vero. Noi vediamo da molti anni quasi con indifferenza questi poveri figli d'Italia che si spargono lungi dai confini, fra genti straniere, ricercati o disprezzati, dedicandosi, pur di trovare un pane, a cento occupazioni diverse.

---

(1) Bollettino del Ministero degli Affari Esteri - Giugno 1896 - *Rapporto del Comm. E. Mayor des Planches.*

Le regioni montuose dànno il maggiore contributo, il più tenace impulso al movimento. Dalla provincia di Lucca (Montefegatesi, frazione del comune di Bagni di Lucca) emigrano venditori di figurine, di statuette di gesso, di " castagnacci ", ecc. La Basilicata e Benevento sospingono il più bel fiore della loro gioventù a corrompersi nelle rosse fornaci delle vetrerie di Francia. Napoli e Torre Annunziata spargono venditori di coralli. Il Cadore, al cominciare della primavera, semina nel mondo i suoi ricercati fornaciai e al cominciare dell'inverno i suoi venditori ambulanti di castagne, di paste, di pere sciroppate, che vivono nelle città, o alle dipendenze di padroni o riuniti in embrionali cooperative, e che ricalcano ogni anno le orme degli anni precedenti, trasmettendosi quasi per tradizione il diritto di occupare un angolo di via che assicuri loro qualche vantaggio in questo minuscolo commercio. Oltre a queste forme, che rappresentano quasi certe peculiari specialità, cui si dedicano da molti anni gli emigranti di diverse regioni, quasi tutta la parte montana, sia delle Alpi, sia dell'Appennino dell'Italia settentrionale, dà all'emigrazione temporanea un notevole contingente di agricoltori, manovali, muratori, scalpellini, venditori ambulanti, che trovano all'estero rimunerata occupazione. A questo movimento ha portato da qualche anno il suo concorso la provincia di Aquila.

Ma sovra tutta l'emigrazione temporanea d'Italia emerge quella del Friulì, che da più di un venticinquennio rappresenta costantemente oltre un quarto di tutto il movimento e costituisce ormai un elemento intimamente connesso alla vita di tutta la popolazione, essendo riuscita a stendere le proprie radici dalla montagna al piano.

Prima di prenderla in esame nella sua forma attuale, sarà cosa opportuna ricercare attraverso quali vicende abbia raggiunto la intensità ed estensione presentata in questi ultimi anni, poichè, anche considerata nei caratteri generici di cui oggi si riveste, ha profonde ed inveterate tradizioni nel passato. Daremo pertanto un fuggevole sguardo alla sua storia. Fu persino affermato da un bell'ingegno ch'essa è un avanzo atavico della vita nomade delle razze, che anticamente vennero ad occupare queste regioni, e delle altre, che alle primitive si sovrapposero. Non è certo mio intendimento, nè potrei avere i mezzi di discutere tali affermazioni; a ragione il Laveleye nelle sue " Nouvelles lettres d'Italie " affermava con fine ironia essere vanto degli Italiani cominciare lo studio di ogni questione dal diluvio. Non penso di ripetere il caso. Invece è prezzo dell'opera, per gli utili raffronti che se ne possono trarre col presente, riferire le notizie tolte da alcuni antichi scrittori e

da qualche vecchio documento circa i caratteri della antica emigrazione del Friuli, specialmente in riguardo alla parte montana, alla Carnia.

Fabio Quintiliano Ermacora, vissuto probabilmente nella seconda metà del secolo decimosesto (1567-1598), nella sua storia “ De antiquitatibus Carneae „ (Udine, Bibl. comunale), dopo avere parlato nel suo latino della sterilità dei terreni, della impossibilità di coltivare i cereali, della voracità dei torrenti della Carnia scrive: “ Gli abitanti di questo paese cercano inoltre di procacciare a se stessi ed ai famigliari loro il vitto con varie maniere di industria e vario genere di mercature esercitate non solo in Italia e nella Germania, ma pressochè in tutte le parti del mondo; dal che si conosce non essere questi popoli di natura codarda e stupida, come certuni falsamente suppongono, ma il fatto li dimostra invece di sagace ingegno, ed invero si tengono essi col corpo e coll'animo in continuo movimento ed in guisa diversa di tutti quasi gli altri villici si comportano. Poichè emigrano l'inverno e travagliano giorno e notte per procacciarsi colla fatica e coll'industria sussidi alla loro vecchiaia. Ma non si creda che da essi perciò venga gran fatto negletta l'agricoltura, poichè col ritorno della estate si rendono essi annualmente a casa per raccogliere le messi e dopo qualche mese, regolati gli affari domestici e posti i prodotti a salvamento, si affrettano di ritornare nel restante dell'anno alle occupazioni primitive, procacciandosi per tal guisa non poca somma di denaro. Così nè sentono il peso delle fatiche agrarie, le quali servono a loro di distrazione e di riposo, nè è grave l'emigrazione e il travaglio, allettati essendo dalle speranze del guadagno „.

Jacopo Valvasone, da Maniago, nella sua “ Descrittione della Cargna „ che dedicava nel 1565 al Cardinale Carlo Borromeo, dice che le popolazioni di quel paese (pag. 18) “ fanno diversi traffichi coi Tedeschi e come gente industriosa si partono dal loro paese in gran numero e vanno a procacciarsi il vivere in luoghi lontanissimi, di maniera che ormai se ne trovano per tutta l'Europa e la propria arte è tessere panni di lana, ma più di lino, nel che sono eccellenti e rari „.

Pressochè identiche notizie dànno una vecchia carta del secolo decimosesto, che si trova nell'I. R. Museo Numismatico ed Archeologico di Vienna (1) e la Relazione al Senato della Repubblica veneta del Luogotenente Stefano Vario sul suo governatorato nella Patria del Friuli. Un altro luogotenente della Repubblica veneta, Pietro Sagredo, presentando nel 1621 la relazione

---

(1) G. Marinelli. *Saggio di cartografia veneta*, n. 119, pag. 23 (B. C. U.).

del suo governo al Senato della Serenissima, si doleva della poca attitudine all'esercizio delle armi scoperta nei 560 soldati della Carnia e ne attribuiva la causa al fatto che il capitano, che li comandava, incontrava nell'istruzione gravissime difficoltà, " non potendo (pag. 9) se non il mese d'agosto disciplinarli, poichè tutto il resto dell'anno vanno quelle genti in Allemagna e altrove a procacciarsi il vitto e per quel solo mese si riducono alle loro case a raccogliere li fieni, altro non ricavando dal loro sterilissimo paese ". Dal che si vede come l'estensione ed intensità del fenomeno sia molto antica.

L'abate Nicolò Grassi nelle sue " Notizie storiche della Carnia " (Udine, 1782, Bibl. comunale), riportando, quasi traducendo quanto scrisse l'Ermacora, notava l'abilità dei Carni nella tessitura della lana e della seta e riporta un brano di una lettera dell'accademico udinese Antonio Zanon, la quale ci dà un piccolo quadro della vita condotta da queste popolazioni nelle città in cui emigrano: " Sono molti secoli che essi vengono nella città di Udine e scorrono tutta la provincia col loro mestiere del tessere; sono molte famiglie, le quali si conservarono sempre nella innocenza dei loro costumi. Non si accomunano col rimanente del popolo, vivendo in perpetuo ritiro nelle loro officine e chiusi nelle loro case anco nei giorni festivi, nè si vedono vagare per le strade in nessuna ora, nè frequentare le osterie, conservando perpetuamente la loro mansuetudine ed una somma lodevolissima frugalità " (pag. 41).

Fra le Note del Cameraro della città di Trieste (1700) più volte ricorrono elenchi di compensi (1) a facchini friulani.

Finalmente i venditori friulani di salami al Prater di Vienna, che emigrano da lungo tempo dai distretti di Tarcento e di Gemona, hanno diritto di occupare quelle piazze " per imperial regia patente e graziosa concessione " di Maria Teresa. Or non sono molti anni il Municipio di Vienna, sotto la pressione dei proprietari dei grandi negozi di quella località, che risentivano grave danno da quello smercio minuto ed a basso prezzo, tentò più volte di sfrattarli, ma essi uniti mossero lite al Municipio di quella capitale ed il privilegio ebbe anche la sanzione di un giudicato della magistratura austriaca.

A Trieste, a Gorizia, nel Litorale austriaco, nella Carinzia e in molte città del Veneto e di preferenza a Venezia, emigravano da lungo tempo ed emigrano ancora moltissimi Friulani, specialmente della Carnia, ovunque bene

---

(1) Attilio Hortis. *Delle rappresentazioni sceniche in Trieste.* — Trieste, 1881.

... volti e ricercati per la tenuità delle pretese, per la sottomissione quasi fanatica al lavoro, per l'antica fama di onestà e di fedeltà, per l'adattabilità a mestieri umilissimi. Le donne si occupano come domestiche, bambinaie, cuoche; gli uomini come facchini, sguatteri, servi negli alberghi, nei caffè, nelle farmacie, nelle case signorili. Partivano e partono in gioventù dai loro bei monti, restando lontani dal tetto natìo da quattro ad otto anni. La domenica nelle ore di libertà ancora si vedono, vestiti dei loro tradizionali costumi, radunarsi a convegno in qualche noto punto della città, come per uccidere in un po' d'aria paesana la nostalgia del villaggio natìo. Gaspare Gozzi nel suo " Osservatore ", che è così viva e minuta dipintura del suo tempo, più volte ricorda questi poveri paria. Nel gergo del popolino le parole " furlan, cargnel " (friulano, carnico) hanno significato spregiativo. Quando la dura vita condotta non li uccide e le lusinghe della città non li corrompono, ritornano ai loro monti con lo scarso peculio risparmiato e col pensiero di maritarsi.

La grande industria ed i grandi lavori pubblici.

Sul finire della prima metà del secolo scorso due fatti notevoli venivano a dare una forte spinta all'emigrazione e recavano un grande scompiglio in tutto questo vario ordine di speciali professioni, a cui per inveterata tradizione i Friulani si dedicavano recandosi all'estero. Il primo è l'immane sviluppo, che in tutta Europa andavano assumendo le industrie; il secondo l'esecuzione dei grandi lavori pubblici, così in Italia come all'estero, per lo stendersi delle prime reti ferroviarie e per le grandi costruzioni richieste dalle aumentate funzioni della vita pubblica. Sotto l'urto della rivoluzione introdotta nella vita famigliare e pubblica di quei tempi dalla grande produzione capitalistica, che veniva affermandosi sui mercati col moltiplicarsi e facilitarsi dei mezzi di comunicazione, cadeva il vecchio concetto di quella parsimoniosa economia patriarcale che sino allora aveva presieduto all'ordine della casa. L'agricoltura stessa, sotto la scossa di quella febbre di guadagno e di lavoro, modificavasi in una smania di diboscamenti e di dissodamenti, evolvendosi a lenti passi verso una coltura più intensiva; contemporaneamente abbandonavasi la coltivazione della canape e del lino, che appunto in quest'epoca cominciano a segnare il loro decadimento da una produzione intensa e sistematica.

E nella rovina erano travolti anche i numerosi tessitori della Carnia, che non potevano reggere alla concorrenza dei telai meccanici, poichè ai rozzi,

forti e costosi loro tessuti erano preferiti dalle famiglie i candidi, ma pur esili filati di cotone a tre braccia al franco, le splendide stoffe di poca durata. Nelle campagne gli eterni sacchi di canapina erano soppiantati da quelli di juta e i contadini cominciavano a voler le camicie bianche. Il povero tessitore vedeva diradare i clienti e le ordinazioni, ed ogni anno ritornava con più scarso peculio e con maggiore anticipazione al paese alpestre. Con lui ritornavano sconfortati i boscaiuoli, gli spaccalegna ed i segantini, messi in fuga dai rapidi sboscamenti e dalle segherie meccaniche.

In seguito al primo espandersi dell'industria in tutta l'Europa ferveva una febbre di costruzioni — grandi ferrovie, canali, fognature, edifici pubblici, scuole, caserme, uffici, moderne abitazioni — dovuta al rapido evolversi della vita collettiva, al conseguimento delle forme costituzionali di Governo, al successivo centralizzarsi e complicarsi delle Amministrazioni, che si svestivano della forma patriarcale sino allora avuta, ai grandi armamenti, cui gli Stati erano costretti dalle condizioni politiche del tempo, alla necessità e facilità di moltiplicare e agevolare le comunicazioni, gli scambi, i commerci, alle prime vittorie del grande capitale. Pertanto sul mercato internazionale del lavoro era grande la richiesta di braccianti, fornaciai, manovali, scalpellini, muratori. La natura plastica della popolazione friulana risponde con entusiasmo alla domanda; oltre le genti della montagna, accorrono all'appello quelle del piano. I tradizionali mestieri, che col trascorrere degli anni erano venuti ad urtare contro nuove forme vittoriose di economia, nel frattempo sono gradatamente abbandonati e il nostro operaio comincia l'odissea del suo lavoro in quest'altro campo dell'umana attività, prima come bracciante, sterratore, poi negli anni seguenti entrerà nelle fornaci, in seguito s'occuperà come manovale e col trascorrere degli anni, perfezionandosi, raggiungerà la fama di abilissimo e di espertissimo che ora spetta al muratore friulano.

Gli alti salari pagati, la facilità d'apprendere queste occupazioni, l'universale richiesta fecero sì che l'emigrazione temporanea raggiunse in seguito a ciò altezze certamente non toccate in antecedenza, tantochè il Mantica, nei suoi brevi cenni sull'emigrazione in Friuli (1), fa salire il numero dei passaporti, che rilasciavansi attorno a quest'epoca, a circa 40,000 all'anno. Non so da quale fonte sia stata tolta questa cifra, nè mi fu dato di poterla controllare; tuttavia, a mio avviso, sembra debba essere accolta con beneficio di inventario. Ed eccone le ragioni: il Mantica con essa tende a fare risaltare lo

(1) Nicolò Mantica. *L'emigrazione in Friuli* - " Pagine Friulane ", 1889.

sbalzo, che l'emigrazione di questo tempo segnerebbe con le prime notizie forniteci una ventina di anni dopo dalle statistiche ufficiali, che per il 1876 dànno emigranti temporanei 17,732, cifra certo inferiore al vero. Egli scrive (1889) che " la nostra emigrazione temporanea ebbe a limitarsi assai, poichè, quasi ultimati i grandi lavori pubblici e ferroviari e sorta la concorrenza e la preferenza accordata agli indigeni, i nostri operai ivi non trovano più le laute mercedi di un tempo ". Ora è a notarsi che le statistiche non indicano per l'Italia, dal 1869 in poi, alcuno sbalzo notevole in basso, mentre per il Friuli, nel quattordicennio 1876-1889, segnano addirittura un raddoppiamento dell'emigrazione temporanea. Oltre a ciò, l'avvocato P. Biasutti, in un accurato studio sull'emigrazione transoceanica, pubblicato undici anni prima (1), dal quale il Mantica toglieva gran parte del periodo succitato, riconoscendo il diminuito profitto dell'emigrazione temporanea, ne indicava invece fra le cause il numero ognora crescente dei nostri emigranti. Il Mantica non tiene calcolo di questa " tendenza a rialzarsi " e pensa che la nostra emigrazione non raggiungerà le pretese proporzioni antiche. " Il che, egli dice, non sarà male, perchè, venendo in Germania, Austria ed Ungheria e nei paesi Danubiani a cessare affatto i grandi lavori e quindi la possibilità di questa emigrazione, potrebbe derivarne un serio pericolo ad avere qui tante migliaia di disoccupati. A prevenire il quale pericolo converrebbe che nei distretti, dov'è più forte l'emigrazione, si insegnasse qualche mestiere da esercitare nella stagione invernale ". Le previsioni del Mantica non si sono certo avverate. Dal 1876 ad oggi l'emigrazione si può dire triplicata.

I grandi lavori pubblici hanno in ciascuno Stato un limite di saturazione, che è difficile raggiungere, ma cui è dato avvicinarsi; tuttavia la storia non ci presenta il caso, che la nostra emigrazione sia andata ad urtare contro questo limite e da un giorno all'altro si sia vedute sbarrate le vie dal lavoro e rigettata nell'ozio al proprio paese. Le crisi edilizie di questi ultimi due anni in Germania, Svizzera, Austria, se ne hanno aumentati i dolori, non sono riuscite a frangerne la compagine. E ciò per molte ragioni. Giova pensare che anzitutto può farsi affidamento sopra un certo margine di continue opere nuove, che si presentano in ciascuno Stato, che il concorso dei nostri operai non è solo richiesto nelle grandi costruzioni e che di alcune occupazioni essi si sono fatti una specialità. Per di più è a notarsi che tutte le nazioni, per la diversa loro potenzialità economica, per le diverse vicende sto-

(1) *Bollettino dell'Associazione Agraria Friulana del 22 luglio 1878.*

riche che attraversarono, occupano una varia posizione nel cammino verso la civiltà e, se alcune raggiunsero o sono per raggiungere quelle condizioni di sviluppo della vita collettiva, che sono richieste dai tempi, altre per quella via non mossero che pochi passi. Così avviene che, quando una nazione non richiede più questi nugoli di operai, costoro rispondono all'appello mandato da un'altra, che sta iniziando quei lavori altrove compiuti. Dall'Austria si passò in Germania; da questa, nel 1875, in Ungheria, poi, nel 1876, giù in Bosnia, in Rumenia, in Bulgaria (1), in seguito in Serbia; ora si va in Russia, in Siberia, in Turchia, nell'Asia Minore, domani si andrà in Cina e al Transvaal. I facilitati mezzi di comunicazione, l'abitudine di emigrare trasfusasi nel sangue, l'acquistata indifferenza ai dolori, agli scherni degli esiliati, alle tristezze della nostalgia, la guerra per la concorrenza di indigeni e connazionali, la necessità di procurarsi un pane ovunque si presenti la possibilità di conquistarlo, hanno soppresso le lontananze, hanno fatto per il lavoratore friulano di tutto il mondo una palestra aperta alla sua industre attività, ormai quasi cosmopolita.

Dal 1876 al 1902.

Dopo questa rapida corsa nel passato, esaminiamo le vicende della nostra emigrazione temporanea sulle notizie sistematicamente raccolte e classificate; ricerchiamo il movimento da essa segnato negli ultimi ventisette anni e la genesi della sua attuale espressione tanto elevata.

Presento senz'altro la statistica dell'emigrazione friulana nelle sue cifre assolute e nelle percentuali a 100 abitanti.

(1) *Bollettino della Società di Patronato degli emigranti italiani.* Roma, 1879.

Statistica dell'emigrazione friulana nel ventisettennio 1876-1902.

ANNI	Emigrazione				
	Cifre assolute			Proporzioni a 100 abitanti	
	Permanente	Temporanea	Totale	Permanente	Temporanea
				Censimento 1881	
1876	139	17,732	17,871	0.04	3.53
1877	571	16,829	17,400	0.11	3.35
1878	2,054	16,353	18,407	0.41	3.26
1879	1,886	15,102	16,988	0.38	3.01
1880	1,302	16,498	17,800	0.26	3.29
1881	468	19,483	19,951	0.09	3.88
1882	594	20,222	20,816	0.12	4.03
1883	1,904	25,935	27,839	0.38	5.17
1884	3,174	25,366	28,540	0.63	5.06
1885	2,146	23,673	25,819	0.43	4.71
1886	1,629	25,696	27,325	0.32	5.12
1887	4,567	29,292	33,859	0.91	5.84
1888	7,013	31,416	38,429	1.40	6.26
1889	4,956	34,170	39,126	0.99	6.81
1890	1,346	38,013	39,359	0.27	7.77
1891	1,059	36,491	37,550	0.21	7.27
				Censimento 1901	
1892	2,080	38,892	40,972	0.34	6.33
1893	1,614	42,293	43,907	0.26	6.89
1894	1,463	47,714	49,177	0.24	7.77
1895	1,919	43,011	44,930	0.31	7.00
1896	1,553	41,451	43,004	0.25	6.75
1897	1,823	44,756	46,579	0.30	7.29
1898	971	50,598	51,569	0.16	8.24
1899	705	55,536	56,241	0.11	9.04
1900	308	43,306	43,614	0.05	7.05
1901	842	49,448	50,290	0.14	8.05
1902	926	45,125	46,051	0.16	7.35
Totale	49,012	894,401	943,413	0.32	5.88

Da questo quadro statistico appare evidente la notevole intensità di questo movimento di popolazione e la sua costante tendenza ad un progressivo e rapido aumento. Nel ventisettennio l'emigrazione esterna sommò, secondo le statistiche ufficiali, all'enorme cifra complessiva di 943,413 emigranti, di fronte ad una popolazione di 501,745 abitanti, che presentava il Friuli secondo il censimento del 1881, e di 614,270 abitanti che ha secondo quello del 1901; segnò un minimo di 16,988 emigranti nel 1879, un massimo di 56,241 nel 1899 ed una media annua di 35,000 individui.

A queste cifre, già per sè tanto notevoli, devesi aggiungere (come dimostrammo essere necessario) il contingente dato dall'emigrazione temporanea interna, che non vi figura. Il Dall'Oglio (1), attorno al 1870, calcolava quella della Carnia in 1619 persone. Secondo miei calcoli approssimativi, di cui darò ragione in seguito, si può ritenere che quella del Friuli si aggiri attorno ad una media annua di altri 5000 individui.

Nel periodo studiato furono classificati dalle Autorità 49,012 emigranti permanenti contro 894,401 emigranti temporanei, con una media annua di 1815 dei primi e di 33,126 dei secondi. La permanente segna il minimo nel 1876 con 139 individui e il massimo nel 1888 con 7013 emigranti; la temporanea dà nel 1879 la cifra minima di 15,102, la massima nel 1899 con 55,536 individui.

Ho già accennato alla necessaria relatività, con cui si debbono considerare queste statistiche. Gli è certo che questa espressione quantitativa dell'emigrazione, in special modo quella della temporanea, è da ritenersi di molto inferiore al vero. Ciò risulterà chiaramente raffrontandola con le statistiche ferroviarie, secondo le quali abbiamo (2) nel trimestre di primavera del

1898	emigranti	temporanei	65,023
1899	„	„	64,464
1900	„	„	63,350
1901	„	„	63,660
1902 (2 mesi)	„	„	48,534

mentre quelle ufficiali, come abbiamo veduto, danno per il

1898	emigranti	temporanei	50,598
1899	„	„	55,536
1900	„	„	43,306
1901	„	„	49,448
1902	„	„	45,125

(1) A. Dall'Oglio. *Gli abitanti delle Alpi Carniche* - *Nuova Antologia*, agosto 1870.
(2) Vedi nota 3 a pag. 7.

Ora conviene por mente, che in Friuli l'emigrazione temporanea dei mesi di marzo, aprile e maggio rappresenta secondo le notizie ufficiali, come dimostreremo in seguito (1), il 79 per cento di quella temporanea di tutto l'anno. Pertanto, se alle cifre portate per ciascuno dei trimestri surricordati noi aggiungeremo quel 21 per cento che sarebbe dato dai nove mesi dell'anno mancanti, vedremo che le statistiche ufficiali rappresentano appena due terzi del movimento degli emigranti, che ci segnalerebbero le ferrovie.

Perciò, dietro l'esame comparativo dei vari dati riflettenti questi ultimi anni, si può affermare che il movimento di emigrazione temporanea segnalatoci dagli uffici pubblici, già per sè stesso di una gravità e di una intensità notevole, è molto inferiore al vero, e si può sostenere, senza tema di esagerazione, che in questi ultimi anni, unitamente a quello per l'internò, raggiunse approssimativamente l'alta cifra di 80,000 individui, il che corrisponderebbe a più del 13 per cento della popolazione. Questa caratteristica intensità si rileverà meglio dall'esame del contributo dato alla emigrazione dai vari distretti e comuni della provincia.

Dall'esposizione di queste cifre risulta, che la nostra emigrazione è quasi nella sua totalità di carattere periodico o temporaneo, tantochè si può dire che quella permanente o propria rappresenta per il Friuli un fatto trascurabile. Infatti, secondo le statistiche citate, nell'ultimo ventisettennio, il 94. 80 per cento rappresenta l'emigrazione temporanea, il 5. 20 per cento quella permanente; la prima colpisce il 5. 88 per cento della popolazione, con un massimo del 9. 04 per cento nel 1899 ed un minimo del 3. 01 per cento nel 1879; la seconda ha una media annua di 0. 32 per cento, con una cifra massima dell'1. 40 per cento nel 1888 e una minima del 0. 04 per cento nel 1876.

Il Tammeo (2), ad eliminare le discordanze delle statistiche dell'emigrazione di fronte alle cifre date dai censimenti degli Italiani all'estero ed alle statistiche eseguite nei paesi d'immigrazione, propone di ritenere emigrazione permanente anche la temporanea; poichè tutto induce a credere, egli dice, che l'emigrazione che nelle nostre statistiche si ritiene per temporanea, altro non sia che una vera e propria emigrazione a tempo indefinito, avvenga essa per paesi europei o non europei, mentre l'emigrazione temporanea sfugge a

(1) Vedi più innanzi a pag. 25.

(2) Tammeo. *Emigrazione - Enciclopedia giurid. ital.* Milano, 1894.

qualsiasi indagine e di essa ignorasi assolutamente l'importanza numerica. Lo studio dell'emigrazione friulana non può consentirci di accogliere questa strana proposizione, che non è punto necessaria ad eliminare l'inconveniente notato, quando si voglia affermare che le nostre statistiche sono di molto inferiori al vero, il che abbiamo dimostrato.

Tracciando il diagramma del movimento segnato nel periodo 1876-1902 dalla nostra emigrazione temporanea e dalla permanente, vediamo che la prima segna una linea di rapidissimo aumento con qualche lieve sbalzo di diminuzione, ripetutosi quasi periodicamente ad intervalli da tre a cinque anni. Di questi salti in basso solo l'ultimo presenterebbe una certa gravità, raggiungendo in un anno una diminuzione di 12,230 individui rispetto alla cifra toccata nell'anno precedente, con una differenza tale da superare il quinto del movimento e l'aumento conseguitosi in due anni, mentre nessuno degli altri sbalzi raggiunse un decimo e toccò l'aumento conseguito nell'anno antecedente. È a notarsi però che questo sbalzo, tanto notevole, è, al contrario, appena avvertito dalle statistiche ferroviarie, che notano una differenza costante di appena un migliaio di emigranti fra le cifre date per gli ultimi cinque anni.

L'emigrazione permanente segna nel diagramma una lievissima cifra, tanto che per necessità di rappresentazione è d'uopo tracciare una specie di graduazione, dirò così sotto zero, inferiore all'unità di base. Sino al 1890 traccia una linea spezzata con lieve tendenza ad accrescimento, presentando sbalzi in aumento e in diminuzione ad intervalli di solo due o tre anni. Da detta epoca ad oggi segna invece una linea normalissima, quasi retta, che negli ultimi anni va decrescendo considerevolmente.

La temporanea presentasi nel quadro, sino dal suo inizio, rivestita di notevolissima importanza, da cui pare d'intravedere il faticoso cammino sudato attraverso i secoli, e nel periodo studiato viene a triplicare la sua grandezza. La permanente la vediamo invece nascere nel 1876 con 139 individui e in due anni salire alla cifra di 2054 persone.

Presentasi utile allo studio propostoci aprire una parentesi per notare lo strano modo con cui fu accolto in Friuli questo primo accenno ad una emigrazione propria. Sembrerebbe che in una popolazione, che da tanti anni vedeva lasciare i confini ad un numero sì notevole di operai, l'allontanarsi, sia anche per l'America, di neppure 3000 persone fosse per passare inosservato. La cosa invece suscitò un generale spavento, fu giudicata addirittura una minaccia di esodo in massa di contadini. I proprietari, cui fuggivano i

coloni, vedevano in questo fatto come una demoralizzazione, un rilassamento dei vincoli fra padroni e lavoratori; credevano che un sovvertimento larvato sotto questa forma fosse per minacciare l'ordine sociale. Dal seno della nostra *Associazione agraria*, sino da allora fiorentissima, sorgeva (marzo 1878) un Comitato avente lo scopo, dice il manifesto scritto dal deputato onorevole G. Luigi Pecile, di " tutelare la emigrazione dei nostri contadini, non meno che l'interesse generale della nostra possidenza; e senza ledere il sacro principio di libertà, senza contrariare, nè promuovere la manifestatasi tendenza, procurare alla nostra agricoltura minacciata un mezzo opportuno e legittimo di difesa ". Il Comitato diramava manifesti, apriva inchieste, si proponeva d'indagare " in quali proporzioni potrebbe tornare vantaggiosa una emigrazione nell'America, che offra utile impiego all'eccedenza della nostra popolazione rurale ", temendosi un ristagno dell'emigrazione per paesi europei, ed oltre a ciò " ricercare in quali proporzioni potrebbe d'altronde l'emigrazione riuscire dannosa per l'agricoltura e le riforme, che questa dovrebbe in tal caso a sè medesima procurare "; da ultimo si invocò dal Governo l'abolizione della tassa sul macinato. Il fatto aveva talmente impensierito, che, dimenticato il programma, il *Bollettino dell'Associazione agraria* pubblicò per oltre un anno notizie tolte da giornali d'America, lettere di emigranti delusi, interviste allo scopo di smorzare questa " febbre di emigrare promossa da abili speculatori ". Con l'andare degli anni nessuno ci fece più gran caso, e nel 1888 tutto rimaneva nel più profondo e sonnolento dei silenzi, mentre, come avveniva per tutta Italia, raggiungevasi la cifra più alta del movimento segnato dalla nostra emigrazione permanente, che risultava più che triplicata da quella di 10 anni prima (7013 persone).

L'emigrazione permanente in Friuli nel suo procedimento non segna alcun rapporto diretto di aumento o di diminuzione con la temporanea, e nessuna deduzione è possibile dal confronto delle cifre dei due movimenti, che per ciò vengono a presentare le caratteristiche di due fatti assolutamente indipendenti.

L'emigrazione temporanea del Friuli rappresenta la preminenza assoluta su quella del Veneto, il quale supera nel movimento tutte le altre regioni della penisola. Nel 1901 partivano dalla Venezia 111,758 emigranti temporanei e 95,192 nel 1902, mentre il Friuli vi contribuiva rispettivamente con 49,448 e 45,125 persone. Tutto il resto della penisola dava 169,910 individui nel 1901 e 191,100 nel 1902. Vale a dire, in proporzione agli abitanti, il Veneto segnava, nei due anni citati, emigranti 35.00 e 29.82 per mille, contro

soli 5. 71 e 6. 42 per mille avutisi nel resto d'Italia; mentre il Friuli emergeva con l'enorme rapporto dell'80. 50 per mille nel 1901 e del 73. 46 nel 1902 (1). La sola provincia di Belluno può competere col nostro movimento considerato genericamente in relazione a tutta la popolazione del Friuli, avendo toccato la proporzione del 101. 49 per mille nel 1902. E ciò bene si comprende, avvertendo che la provincia di Belluno si estende totalmente in una regione montuosa, in cui è antica consuetudine l'emigrazione, e non ha, come il Friuli, una metà della superficie in piano, ove naturalmente imperano differenti condizioni di vita. Invece l'emigrazione della regione montana e pedemontana del Friuli presa a sè è a ritenersi, come dimostreremo, sistematicamente maggiore, anche in relazione agli abitanti, di quella di Belluno.

Corrispondentemente a questa intensità di emigrazione temporanea si manifesta nel Veneto una esigua cifra d'emigrazione permanente, con 5178 individui, ossia l'1. 62 per mille, nel 1901 e 4803, ossia 1. 51 per mille, nel 1902. Mentre nel regno l'emigrazione propria fu di 251,577, col 7. 63 per mille, nel 1901, è di 245,217, ossia del 7.44 per mille, nel 1902. Questa caratteristica intensità minima dell'emigrazione permanente appare ancora più profonda nel Friuli, in cui il movimento emigratorio sembra procedere indipendente da quello di tutta Italia.

Tracciando il diagramma delle linee statistiche segnate dall'emigrazione permanente e dalla temporanea del Friuli e del Regno, dal 1876 al 1900, vediamo che l'emigrazione temporanea ha tanto in Italia, quanto in Friuli, sino dal suo inizio, una notevole importanza, che fa presupporre inveterate tradizioni nel passato, mentre quella permanente risulta un fatto di origine recente. L'emigrazione temporanea d'Italia segna un procedimento normale, regolare, quasi in continuo graduale aumento, e quella del Friuli viene seguendone approssimativamente e con maggiore normalità il movimento, raggiunge nel venticinquennio la cifra di 799,828 emigranti contro 2,740,872 dati da tutta Italia, il che equivale a rappresentarne quasi il terzo. L'emigrazione permanente italiana segna invece una linea celermente ascendente; con rapidi sbalzi nel corso di una diecina d'anni raggiunge la temporanea; in un dodicennio la supera del doppio; e in seguito discende ed ascende ad altissimi *dislivelli* nel periodo di tre o quattro anni; quella

---

(1) Prof. F. Musoni. *L'emigrazione del Veneto e più particolarmente quella del Friuli.* Congresso geografico 1901.

friulana mantiene invece un processo limitatissimo, toccando, in conformità a quella italiana, il suo massimo (7013) nel 1888. Nel 1900 scende alla cifra di 830 emigranti, di fronte a 153,209 quanti furono nello stesso anno in tutto il Regno.

L'emigrazione durante l'anno.

Ha una certa importanza, per le conseguenze che ne trarremo, l'esaminare come l'emigrazione friulana si distribuisca durante il corso dell'anno. Abbiamo visto come anticamente i nostri emigranti stessero lontani in genere dall'ottobre al maggio, rimanendo in patria solo nei mesi di luglio, agosto, settembre. Ciò era determinato dall'intendimento di non sottrarre l'opera loro all'agricoltura, cui venivano a dare il proprio contributo nell'epoca del lavoro maggiore, come era consentito dalle specie di professioni e di mestieri alle quali si dedicavano emigrando (tessitori, sarti, segantini) e che all'estate non davano occupazione. Oltre a ciò, devesi tener presente che la scarsezza dei mezzi di comunicazione di allora (non dico della mancanza delle ferrovie, ma delle stesse strade) non doveva certo consentire che s'intraprendessero lunghi viaggi durante l'imperversare delle intemperie invernali, e che per ciò nella cattiva stagione qualsiasi movimento esterno di popolazione veniva ad essere chiuso ed impossibilitato.

Vediamo come invece si distribuisca ora la nostra emigrazione durante l'annata. Presento, nella proporzione a 100 emigranti, le cifre dell'emigrazione avvenuta in Friuli nel 1888, le quali ci danno il massimo della permanente ed un movimento migratorio temporaneo, che può ragguagliarsi alla media toccata nel ventisettennio studiato.

Emigrazione per mesi — Anno 1888.

(*Proporzioni per* 100).

MESI	Permanente		Temporanea	
	Italia	Friuli	Italia	Friuli
Gennaio	7.33	11 61	4.24	2.83
Febbraio	8.42	9.21	8.00	10.73
Marzo	10.12	8.10	21.07	38.97
Aprile	8.78	5.75	21.84	36.66
Maggio	5.98	4.59	5.63	4 13
Giugno	3.74	2.82	2.90	0.86
Luglio	3.79	2.64	2.99	0.88
Agosto	5.55	2.98	3.55	0.97
Settembre	8.79	6.42	5.31	1.31
Ottobre	12.79	9.71	8.55	0.81
Novembre	12 78	15.51	9.34	1.04
Dicembre	11.88	20.66	6.58	0.76

Anche da questo quadro risulta evidente la omogeneità, la normalità, direi quasi la linea rigida segnata dall'emigrazione friulana, che presenta anche in ciò i caratteri peculiari sia della temporanea, sia della permanente, rigorosamente corrispondenti alla linea segnata dal fenomeno nella generalità. Infatti è norma comune (1) che l'emigrazione temporanea dia il suo maggiore contingente nei mesi di marzo e di aprile, ed ecco che il Friuli in quel periodo segna oltre il 75 per cento dell'emigrazione di tutto l'anno, mentre le cifre per tutta Italia non danno che circa il 42 per cento.

È per altro da notarsi che questo maggiore contingente può anticiparsi, o posticiparsi di certo tempo, secondo che una primavera precoce, od un più lungo inverno spostino l'inizio dei grandi lavori, cui accorrono i nostri operai. Così i quattro trimestri del 1900 (non posseggo le cifre per mese poichè tale periodo di rilevamento statistico fu abbandonato) ci danno:

il 1°,	emigranti	temporanei	33,576
il 2°,	id.	id.	6,793
il 3°,	id.	id.	1,444
il 4°,	id.	id.	1,493

(1) TAMMEO, *opera citata*.

dal che scorgesi che i mesi di gennaio, febbraio e marzo rappresentano da soli il 78 per cento.

L'emigrazione propria estendesi nella sua maggiore intensità nei mesi di ottobre, novembre e dicembre e nel Friuli raggiunge in detti mesi circa il 46 per cento, mentre tutta Italia ci dà solo il 38 per cento. A queste cifre massime corrispondono altre minime per i mesi estivi. Questa periodicità dell'emigrazione propria è dovuta al fatto, che i contadini, che ne costituiscono il massimo contingente, attendono a partire quando sono ultimati i grandi lavori campestri e venduti i prodotti, proponendosi di arrivare nelle terre lontane per la prossima seminagione e il nuovo raccolto.

Gli emigranti temporanei del Friuli non attendono occupazione dalla maggiore richiesta di mano d'opera, che verificasi in patria al principio della nuova stagione, perchè salari più elevati gli attirano altrove. A differenza della consuetudine di un tempo, essi devono negare il loro concorso all'agricoltura, perchè all'estero trovano specialmente impiego in lavori, che compiono il loro corso nella buona stagione. L'eccezione a questa regola, cioè il contingente che figura negli altri mesi dell'anno, è dato dal contributo ad altre forme di occupazione, o dalle speciali necessità di lavori di allestimento e di preparazione per le opere che attraggono la generalità (estrazione dell'argilla nelle fornaci, scavo delle fondamenta). Oltre a ciò, è da notarsi che vi è un certo numero di operai — esiguo del resto — non dedicati a speciali professioni, occupati in patria come coloni, affittuari, *sottans*, ed anche piccoli proprietari, che trovano impiego all'estero quali braccianti, terrazzieri, manovali, che attendono ad emigrare (restando lontani da 3 a 7 mesi) sino a tanto che sieno finiti i maggiori lavori dell'agricoltura: la seminagione del granoturco, il raccolto dei bozzoli, la mietitura dei maggesi e dei frumenti, nei quali è necessaria l'opera loro e da cui ritraggono, senza incertezze nè pericoli, presso a poco quel guadagno che si potrebbero ripromettere emigrando.

L'emigrazione nei distretti del Friuli.

Nel Friuli, considerato nella sua configurazione fisica, si distingue al nord una regione montuosa, costituita dall'arco orientale delle Alpi Carniche e dai contrafforti che se ne dipartono, ed a sud una regione piana degradante fino al mare. Tra l'una e l'altra si stende, come linea di congiunzione, una zona di colline, di bassi contrafforti, che ha come suo centro l'anfiteatro morenico

di San Daniele (1). La diversa configurazione naturale, e le peculiari condizioni economiche di queste regioni hanno variamente influito sulla intensità del fenomeno migratorio.

Presento un quadro statistico dell'emigrazione temporanea del Friuli, distribuita nei vari distretti, secondo le cifre raggiunte negli anni 1879 e 1899, raffrontandole con la popolazione di ciascun circondario secondo il censimento del 1881 e quello recente del 1901.

Emigrazione temporanea del Friuli per distretti negli anni 1879 e 1899.

DISTRETTI	POPOLAZIONE		Densità per km q. (1901)	EMIGRAZIONE TEMPORANEA			
				Cifre assolute		Proporzioni a 100 abitanti	
	nel 1881	nel 1901		nel 1879	nel 1899	nel 1879	nel 1899
						Censim. 1881	Censim. 1901
Ampezzo	10,956	13,347	31	446	1,751	4.07	13 12
Cividale	38,637	45,063	170	451	2,293	1.17	5.09
Codroipo	22,496	27.311	114	262	1,819	1.16	6.66
Gemona	28.886	36,269	130	2,554	6,707	8.84	18.49
Latisana	17,573	21,369	93	167	1,028	0.95	4.81
Maniago	21.573	27,918	43	813	2,280	3.77	8.17
Moggio	12.938	16,492	34	1,199	4,082	9.27	24 75
Palmanova	25,671	28.946	82	123	916	0.48	3.16
Pordenone	59,821	76,330	127	487	3,390	0.81	4.44
Sacile	20,369	24,582	122	520	1,447	2.55	5 89
San Daniele	31,013	38,917	154	1,631	5,976	5.26	15.36
San Pietro al Natisone	14,239	16,573	92	414	698	2.91	4.21
San Vito al Tagliamento	29,149	35,443	140	340	2,242	1.17	6.33
Spilimbergo	32,987	41.232	76	1,081	4,221	3.28	10.23
Tarcento	27,678	34,294	146	1,794	4.272	6.48	12.46
Tolmezzo	35,144	43,813	53	2.148	6.595	6.11	15.05
Udine	72,615	86,371	222	672	5,819	0.93	6.74
Totale della provincia	501,745	614,270	94	15,102	55,536	3.01	9.04

(1) Il mio studio non si estende al Friuli orientale soggetto all'Austria e costituente la Contea principesca di Gradisca, per le difficoltà provenienti dalla differenza e scarsezza di materiale statistico, contro cui sarei venuto ad urtare. In linea generale può dirsi però che questa parte del Friuli riveste i caratteri propri della nostra regione piana.

La regione del nord presenta il 41 per cento della popolazione della provincia ed una emigrazione temporanea sì elevata, che raggiunge l'alta media del 13. 87 per cento abitanti, e da sola segna la percentuale del 65.25 su tutta l'emigrazione del Friuli. Invece nel piano la popolazione è più densa, ma dà un contributo poco elevato all'emigrazione temporanea, che segna la media del 5. 38 per cento abitanti, toccando una cifra massima del 6.74 per cento nel distretto di Udine ed una minima del 3. 16 data da Palmanova.

Un'altra caratteristica differenziale si è che nella regione elevata si ha quasi una assoluta assenza di emigrazione permanente, che recluta più facilmente aderenti al piano.

Alla regione montana e pedemontana appartengono i due distretti della Carnia, Ampezzo e Tolmezzo, e i distretti di Moggio, Spilimbergo, Gemona, Tarcento, San Daniele, Maniago e San Pietro al Natisone. Va innanzi a tutti, secondo le statistiche del 1899, il circondario di Moggio con 4082 emigranti, costituenti il 24. 75 per cento della popolazione, la quale ha la densità di 34 abitanti per chilometro quadrato (1). Seguono Gemona col 18. 49 per cento e San Daniele col 15. 36, aventi una densità di popolazione rispettivamente di abitanti 130 e 154 per chilometro quadr.; mentre le cifre più basse sono date da Tarcento col 12.46 per cento, e da Maniago e S. Pietro al Natisone, che costituiscono una eccezione a questa caratteristica intensità, segnando rispettivamente (senza raggiungere neppure la media del 9.04 dataci da tutta la provincia) 8. 17 e 4. 21 per cento. Conviene notare che, mentre Maniago ha una popolazione pochissimo densa (43 abitanti per chilometro quadrato), San Pietro conta 92 abitanti per chilometro quadrato.

Questa graduazione dell'intensità relativa dell'emigrazione nei vari distretti non riesce molto modificata dal confronto con le medie del quinquennio 1895-1899, che danno la seguente emigrazione:

---

(1) Nel calcolo della superficie non sono comprese acque e strade.

DISTRETTI	Cifre assolute	Proporzioni a 100 abitanti	DISTRETTI	Cifre assolute	Proporzioni a 100 abitanti
Tolmezzo	5.920	13.23	S. Vito al Tagliamento . .	1,787	4.05
Gemona.	5,879	16.21	Maniago	1,637	5.86
S. Daniele.	5,366	13 01	Cividale	1,598	3.54
Udine.	4,721	5.46	Ampezzo.	1,452	10.87
Spilimbergo.	3,620	8.77	Sacile	1,303	5.90
Tarcento	3,582	10.46	Latisana.	1,107	4.76
Moggio	3,389	23 55	Palmanova.	681	2.35
Pordenone	2,814	3.68	S. Pietro al Natisone. . .	492	2.97
Codroipo	1,819	6.60	*Totale della provincia*	46,874	7.66

Dall'esame comparativo di questi dati con quelli del 1899 e dai cartogrammi, in cui può riprodursi il fenomeno, si vede che è ben vero che la parte montuosa del Friuli dà il massimo contingente al movimento, ma che la regione pedemontana è prossima a raggiungerla, mentre, come ci sarà dimostrato anche dal confronto con i dati del 1879, il piano viene gradatamente, a sua volta, travolto nella corrente.

L'intensità di questa emigrazione apparirà facilmente confrontandola con lo stato della popolazione. Conviene por mente, che sovra 100 abitanti il 34 per cento è normalmente costituito di individui inferiori a 16 anni, che il 19 per cento è dato da individui superiori ai 50, per cui si avrebbe una residua cifra di adulti del 47 per cento. Ora da questa conviene detrarre ancora il 10 per cento, che approssimativamente si può calcolare sia il contingente di coloro che, per uffici civili, professioni, commerci, agiatezza e servizi militari, non abbandonano o non possono abbandonare il paese, per cui non rimarrebbe che una cifra del 37 per cento; sopra questo contingente devono calcolare l'agricoltura, le scarse industrie e l'emigrazione. Per ciò può dirsi che annualmente viene esportata non solo tutta la popolazione maschile valida, ma che vi concorrono in buon numero anche quella sotto i 16 anni, individui da 50 in su e donne.

È a notarsi che nella espressione complessiva, nella generalizzazione dei dati della statistica molte singolari e specifiche emergenze dei fenomeni vengono a scomparire, mentre sarebbero preziose a conoscere e ad approfondire l'argomento studiato. Così le medie più sopra addotte, se da un lato possono

dare una cognizione sufficientemente estesa dell'emigrazione, dall'altro devono essere abbandonate quando sia opportuno ricercare le espressioni anormali, direi quasi patologiche, presentate dal fenomeno. Se si può dire che la percentuale del 9.04 data nel 1899 dalla provincia, quella del 13.61 ottenuta per tutta la regione montana e pedemontana, quella del 24.75 raggiunta da Moggio sono cifre di una elevatezza spaventevole, che mai sarà da soggiungere quando constateremo che il comune di Magnano in Riviera (Tarcento) con 2573 abitanti ci dà 808 emigranti, cioè il 31.40 per cento, e quello di Ragogna (S. Daniele) con 4660 abitanti 1516 emigranti, il 32.53 per cento, e infine quello di Resia (Moggio) 1638 emigranti su 3952 abitanti, il che è a dire il 41.45 per cento? Non è quindi cosa esagerata il dire che in questi luoghi il movimento, quasi dovesse costituire l'unica fonte di vita del paese, riveste i caratteri di una emigrazione in massa, che non ha riscontro in alcuna regione.

Aumenti di popolazione e di emigrazione.

È argomento degno d'attenzione l'investigare i rapporti tra le cifre dell'emigrazione per distretti del 1899 e quelle del 1879, segnalando il cammino compiuto nel ventennio, e il metterle a raffronto con quelle della popolazione, nella linea segnata dal suo moto ascendente. Vediamo pertanto quale sia in questo periodo di tempo l'aumento della emigrazione proporzionalmente a 100 abitanti ed a 100 emigranti, e quale il corrispondente aumento della popolazione.

Aumento dell'emigrazione temporanea del Friuli dal 1879 al 1899 e aumento della popolazione dal censimento del 1881 a quello del 1901.

DISTRETTI	AUMENTO dell'emigrazione a 100 abitanti	AUMENTO dell'emigrazione a 100 emigranti	AUMENTO della popolazione a 100 abitanti
Ampezzo	9.05	292.60	22.74
Cividale	3.92	408.43	16.63
Codroipo	5.50	594.27	21.40
Gemona	9.65	162.61	25.56
Latisana	3.96	515.57	21.60
Maniago	4.40	180.44	29.41
Moggio	15.48	240.45	27.47
Palmanova	2.68	644.71	12.76
Pordenone	3.63	596.10	27.60
Sacile	3.34	178.27	20.68
San Daniele del Friuli	10.10	266.40	25.49
San Pietro al Natisone	1.30	68.60	16.39
San Vito al Tagliamento	5.16	559.41	21.59
Spilimbergo	6.95	290.47	24.99
Tarcento	5.98	138.13	23.90
Tolmezzo	8.94	207.03	24.67
Udine	5.81	765.92	18.94
Totale della provincia	6.03	267.74	22.43

Nel 1879 l'emigrazione temporanea segnava nella regione montana e pedemontana una proporzione del 5. 61 per 100 abitanti. Andava innanzi a tutti i distretti Moggio col 9. 27 per cento, e lo seguivano Gemona coll'8. 84 per cento, Tarcento col 6.48 e Tolmezzo col 6.11. Nel 1899, San Daniele, che era 5°, riusciva il 3° e Tolmezzo conservava nella graduatoria il 4° posto. La proporzione a 100 abitanti, nella regione montana, segnava nel 1899 un aumento di 7. 99, ma la intensità già sì notevole del fenomeno faceva sì che il numero degli emigranti non fosse che triplicato di fronte a quello del 1879.

Nella regione piana, invece, si aveva la media di 1.06 per cento. Le quote minime erano tenute — e, come vedremo, lo sono ancora oggi — da Palmanova col 0. 48 per cento e da Pordenone col 0. 81 per cento. Le basse medie

anziaccennate segnano nel ventennio una fortissima elevazione, raggiungendosi nel 1899 la proporzione del 5.49 per cento abitanti, con un aumento quindi del 4.43 per cento, mentre il numero degli emigranti veniva ad essere più che quintuplicato.

Concludendo, da questa minuta analisi della statistica si vede come l'aumento della emigrazione in Friuli abbia fatto passi maggiori nella sua parte piana, la quale nel 1899 concorreva al movimento totale con la percentuale del 34, in confronto del contingente del 20 per cento dato nel 1879, e raggiungeva quasi, rispetto al numero degli abitanti, la proporzione che la montagna toccava or sono vent'anni. Perciò si può affermare che il fenomeno, il quale sembrava una caratteristica esclusiva, un prodotto delle peculiari condizioni economiche, una conseguenza della configurazione naturale della parte elevata del Friuli, ha stese nel ventennio le sue radici anche al piano, il che avvenne col reclutamento di un contingente giovane, non nutrito d'esperienza, non rotto alle peregrinazioni, sfornito di capitali, non selezionato dalla concorrenza e dalla consuetudine.

***

Circa i rapporti fra l'aumento dell'emigrazione verificatosi nel ventennio in ciascun circondario ed il corrispondente aumento di popolazione, è a notarsi che nei distretti del nord, di maggiore e più antica emigrazione, presentasi l'aumento proporzionalmente maggiore di popolazione: ciò avviene a Spilimbergo, Moggio, San Daniele, Gemona, Tolmezzo, Tarcento, Ampezzo. Devono però notarsi a titolo di eccezione Maniago, che tocca la cifra massima dell'accrescimento, mentre ha una mediocre emigrazione, e Pordenone che lo segue, avendo un bassissimo contingente migratorio.

I dati per la provincia dànno in questo periodo un aumento di emigrazione del 6.03 sulla cifra raggiunta nel 1879 su 100 abitanti, mentre la popolazione aumentò del 22.43 per cento, il che varrebbe a dire, che i due fatti avrebbero un rapporto da 1 a 4. Invece nei distretti di maggiore emigrazione corre il rapporto da 1 a 2 e da 1 a 3; tra questi annoverasi pure Codroipo, il cui aumento di emigrazione, sebbene non sia molto rilevante, supera la quarta parte di quello della popolazione; per i distretti di emigrazione meno intensa e più recente, il suo aumento sta in proporzione da 1 a 5 sino a quella da 1 a 9 coll'accrescimento degli abitanti.

Quindi dall'esame di questi dati si può concludere che l'emigrazione entra nell'intima fibra, nella compagine, nella dinamica della vita sociale dei di-

stretti del nord, dando alimento all'aumentare della popolazione e traendone in corrispondenza contingente al suo incremento. Invece è a ritenersi che nella regione piana, malgrado il suo progressivo estendersi, essa non sia ancora giunta ad elevatezza tale da portare contributo di mutamenti all'economia dominante, e da concorrere a creare quel nuovo complesso di condizioni, di desideri, di bisogni, di attitudini, che costituisce l'elemento in cui le è dato svolgere ed alimentare le sue radici, e che è contemporaneamente la spinta ad una rapida prolificazione.

Ma, oltre a questa maggiore tendenza ad un accrescimento di popolazione, che presentano i distretti montuosi di fronte a quelli del piano, un'altra differenza li distingue dal resto del Friuli, ed è la bassissima densità della popolazione, che nel 1901 segnava una media di abitanti 49 per chilometro quadrato, cifra notevolmente inferiore a quella data da tutta la provincia di 77 abitanti per chilometro quadrato nel 1881 e di 94 nel 1901.

Questo rapporto tra il numero degli abitanti e l'elemento naturale, su cui sono distribuiti, non sempre è in diretta proporzione alla maggiore o minore ricchezza immediatamente utilizzabile di mezzi di produzione e di sussistenza che presenta una regione, poichè questa ricchezza può essere aumentata da molteplici cause transitorie ed esteriori difficilmente valutabili. Una di queste è l'emigrazione. Allorquando il naturale incremento della popolazione e il continuo accrescersi dei bisogni della vita moderna vengono a spostare la proporzione fra la popolazione e i mezzi di sussistenza del paese e più nessuna risorsa si presenta all'industre attività umana, l'equilibrio viene mirabilmente ristabilito dall'emigrazione, la quale quindi per forza di cose è concepita come una necessità ineluttabile ed estende e moltiplica i suoi aderenti.

Da quanto fu detto in questo confronto tra il fenomeno studiato e l'aumento e la densità della popolazione, si può indurre che l'emigrazione nelle sue espressioni consuetudinarie ed elevate costituisce un fortissimo fattore d'accrescimento della popolazione. Ma ciascuno di questi fenomeni non è l'espressione di una vitalità, di una forza libera ed indipendente, anzi trova comune origine nel substrato delle condizioni economiche che costituiscono l'universo fattore delle umane e sociali determinazioni; noi dovremo pertanto a questo ordine di fatti richiamare la nostra indagine.

Emigrazione per sesso, per età e per paesi di destinazione.

L'emigrazione temporanea è costituita quasi esclusivamente di maschi, a differenza dell'emigrazione permanente, la cui forma caratteristica rappre-

senta un vero esodo di famiglie e nella quale il contingente dato dalle donne, per il Friuli, dal 1888 al 1900, varia dal 26 al 45 per cento, con una media del 38 per cento.

L'abbandonare il proprio paese per recarsi fra genti straniere in cerca di pane, la sequela dei dolori, dei disagi, delle fatiche, che trae seco questo volontario esilio, ma sopratutto la richiesta di mano d'opera in dati rami dell'umana attività, in dati campi di lavoro, ai quali affluisce il concorso dei nostri lavoratori, presuppongono energia di volontà, vigore di corpo, libertà di movimento, cognizioni tecniche professionali; perciò è naturale che nell'emigrazione temporanea sia tenue il contingente dato dalle donne. Per lunga serie d'anni esso non raggiunse il 3 per cento; da qualche anno a questa parte presenta invece una certa tendenza all'accrescimento, sino a raggiungere la proporzione del 5 per cento.

Emigrazione del Friuli divisa per sesso.

ANNI	PERMANENTE			TEMPORANEA		
	Maschi	Femmine		Maschi	Femmine	
		Cifre effettive	Ogni 100 emigranti		Cifre effettive	Ogni 100 emigranti
1888	4,565	2,447	34.89	30.483	933	2.97
1889	3,647	1,309	26.41	33,406	764	2.24
1890	904	442	32.84	37,060	953	2.51
1891	647	412	38.90	35.520	971	2.66
1892	1,185	895	43.03	37.909	983	2.53
1893	982	632	39.16	41.114	1,179	2.79
1894	804	659	45.04	46,657	1,057	2.22
1895	1,113	806	42.00	41,873	1,128	2.65
1896	918	635	40.89	40,276	1,175	2.83
1897	1,074	749	41.09	42,949	1,807	4.04
1898	589	382	39.34	48.427	2,171	4.29
1899	458	247	35.04	53,012	2,524	4.54
1900	214	94	30.52	41,210	2,098	4.84
1901	384	458	54.39	47,044	2,404	4.86
1902	717	209	22.57	42,757	2,368	5.25

Questa differenza del contributo femminile all'emigrazione temporanea ed alla permanente significa ancora una volta che i due fenomeni nel Friuli presentano caratteristiche precise e distinte.

Le donne si rivolgono nella maggioranza alle medesime occupazioni che sono ricercate dagli uomini, e che sono distinte appunto da una assoluta periodicità. Il massimo contributo è dato dalla categoria delle giornaliere e braccianti e da quella delle addette all'agricoltura, che insieme raggiungono ben il 60 per cento delle donne emigranti. Seguono le nutrici e le domestiche, col 13 per cento, la qual cifra sarebbe notevolmente superiore, se comprendesse anche l'emigrazione interna.

Le prime vengono occupate, come abbiamo veduto, nelle fornaci a trasportare il materiale che esce dalle macchine, a mondarlo dalle imperfezioni dello stampo, a raccoglierlo in cataste; oppure preparano il cibo, lavano e curano la biancheria a gruppi di emigranti, per lo più loro compaesani, che le pagano. Sono occupate ancora come manovali nel trasporto della calcina e dei mattoni. Se coniugate, accompagnano i rispettivi mariti; se zitelle, quasi sempre i fratelli od i genitori; hanno per alloggio locali separati: ma ognuno comprende come questa vita sia tutt'altro che atta a infondere sentimenti di moralità. I salari che percepiscono sono poco più elevati di quelli dei fanciulli; esse però superano sempre gli uomini in una maggiore tenacia di risparmio.

Altra emigrazione di carattere temporaneo, ma di lieve importanza, è quella che si verifica da qualche anno verso cotonifici e stabilimenti di tessitura, ove vengono attirate in gruppi di 15-20, per lo più dello stesso paese, con buone promesse e con contratti di lavoro per due anni. In queste fabbriche da poco tempo erette non può impiegarsi la mano d'opera indigena, perchè inesperta del lavoro. Ricevono dallo stabilimento vitto ed alloggio. Questo è offerto gratuitamente pure a quelle famiglie che avessero intenzione di recarsi sul luogo, dando almeno due lavoratori alla fabbrica; l'allettamento, a quanto mi consta, non trovò aderenti. Alcuni capitalisti, per eliminare le contrarietà che trovavano, in ispecial modo nei parroci di campagna, contro questa sobillazione ad emigrare, hanno introdotto nei loro opifici un servizio religioso con monache e direttori spirituali ed un sistema di vita addirittura conventuale.

È certo che questa vita collettiva, lontana dalla famiglia, con un lavoro gravoso, è tutt'altro che meritevole di incoraggiamento, anche tenuto conto dei maggiori salari che percepiscono e dei discreti risparmi che riescono ad

accumulare. Tuttavia essa non è molto peggiore di quella delle nostre filatrici di seta, che dal contado affluiscono alla città, ricevendo vitto ed alloggio nelle filande, con orari estenuanti ed irrisori salari. Da indagini compiute dal *Segretariato dell'Emigrazione* di Udine non risulta che, negli stabilimenti in cui vengono attirate, si nascondano infami mercati di corruzione.

***

L'emigrazione dei fanciulli inferiori ai 14 anni si presenta maggiormente notevole, toccando cifre superiori del doppio a quelle delle donne. Lo sfruttamento dell'infanzia è uno dei lati più dolorosi, una delle macchie più nere di questo movimento. Nessuna opera può essere più nobile di quella di tentare ogni mezzo per sradicare la piaga.

Emigrazione temporanea del Friuli divisa per età.

ANNI	EMIGRANTI			
	sotto i 14 anni		sopra i 14 anni	Totale
	Cifre effettive	Ogni 100 emigranti		
1897	3,331	7.44	41,425	44.756
1898	4.183	8.28	46,410	50,598
1899	4.481	8.07	51,055	55,536
1900	3,456	7.98	39,850	43,306
1901	677	1.54	48,771	49,448
1902	673	1.46	45,378	46.051

In questi dati è a notarsi che, seppure le cifre assolute nei primi tre anni aumentano corrispondentemente a tutto il movimento, la proporzione a 100 emigranti dal 1898 segna una certa diminuzione.

Le donne ed i fanciulli fra gli emigranti raggiungono quindi complessivamente circa il 13 per cento.

L'occupazione cui vengono addetti generalmente è quella delle fornaci. Non è possibile descrivere lo sfruttamento barbaro, il lavoro superiore alla loro potenzialità fisica, cui vengono sottoposti in questi opifici. Alle volte sono in compagnia e sotto l'assistenza del padre o dei fratelli maggiori, ma

non di rado vengono consegnati, coi soliti contratti schematici ed orali, ad estranei, per lo più imprenditori del loro villaggio. Dopo qualche anno di lavoro nelle fornaci o come braccianti, cresciuti in età, coloro che aspirano a diventare muratori vengono affidati a qualche " polier " o a qualche operaio, coll'incarico d'insegnare loro il mestiere.

L'autorità dispotica esercitata dai capi sovra questi poveri esseri, allo scopo di trarre da essi il maggior possibile lucro, non ha limiti. In compenso delle torture della settimana, il fanciullo la domenica riceve una lira in acconto della sua mercede, per andare, secondo il malo esempio degli adulti, ad ubbriacarsi di birra e liquori. Quando uno di essi fugge, ecco la docile polizia che lo riaccompagna all'esoso sfruttatore, come fosse cosa sua, poichè questi agli occhi delle autorità rappresenta ancora la sola persona, che possa e debba prendersi cura del piccolo vagabondo, privo di recapito e di mezzi di sussistenza. Vi sono, è vero, dei " capi " buoni ed onesti, e siamo ben lungi dal poter loro attribuire le barbarie, le torture, la tirannia esercitata sino al diritto di vita e di morte, per cui vanno tristemente infami i padroni esportatori di fanciulli, che adescano la giovane merce nelle provincie meridionali. Tuttavia il lavoro eccessivo, a cui in linea generale sono soggetti, abbrutisce questi deboli organismi e riesce troppe volte ad essere una sorgente di degenerazione, d'immiserimento fisico e morale, di tendenza all'ozio, al vagabondaggio, di odio al lavoro, di delinquenza precoce. Il che dà male a pensare della nostra civiltà, in cui l'infanzia non è protetta contro i mille fattori fisici, morali, economici che la trascinano al male, e ci spiega gli insistenti applausi, che in un pubblico comizio coprivano la voce di un oratore del *Segretariato dell'emigrazione* di Udine, mentre riferiva le parole di uno di questi piccoli martiri: " l'Italia non è per noi fanciulli una madre, ma una cattiva matrigna ".

***

Non presenta grande utilità al nostro studio l'altra classificazione degli emigranti dataci dalla statistica ufficiale, secondo che partono isolatamente o in gruppi di persone della medesima famiglia. Tuttavia merita di essere riportata, perchè serve a porre in maggiore evidenza, se ancora fosse necessario, la grande importanza del fenomeno migratorio del Friuli.

Emigranti del Friuli nel 1900, divisi secondo che partirono isolatamente o in gruppi di persone della stessa famiglia.

	Permanente			Temporanea		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Persone della stessa famiglia partite in gruppi	153	88	241	10,788	1,394	12,182
Persone partite isolatamente	61	6	67	30,422	702	31,124

Nello stesso anno, nell'emigrazione temporanea v'erano 1081 gruppi di due persone della medesima famiglia, 1063 di tre, 672 di quattro, 513 di cinque, e poichè le donne non vi figurano che per poco più di un decimo, si può dire che partono tutti i maschi della famiglia. D'altro lato, la rilevantissima proporzione di quelli che partono senza alcuno di loro famiglia (il 71 per cento) dimostra quanto facilmente i nostri lavoratori si determinino a questo esodo sino a farne una consuetudine, divenuta ormai una necessità della loro vita, un bisogno della irrequietezza del loro spirito e della loro avidità di denaro.

Le donne che partono isolatamente sono date specialmente dalle domestiche e nutrici (253) e dalle esercenti mestieri girovaghi (78).

***

Ora conviene ricercare verso quali Stati si diriga questa grande corrente migratoria. A determinare la massa maggiore dei nostri lavoratori nella scelta della località, verso la quale emigrare, contribuiscono fattori fisici e fattori economici: la prossimità del paese d'immigrazione al confine, la richiesta di mano d'opera in esso verificatasi per grandi lavori pubblici in genere o per date speciali occupazioni, alle quali non vogliono o non possono concorrere gli operai indigeni, la consuetudine di battere quel dato mercato del lavoro. Così la maggior parte dei nostri lavoratori si dirige in Austria, in Germania e in Ungheria.

Nel 1900 abbiamo per l'Austria una emigrazione temporanea di 17,853 individui, 17,666 per la Germania, 3639 per l'Ungheria, 2527 per gli Stati Danubiani e la Turchia, 741 per la Svizzera, 369 per la Francia, 154 per la Russia. Queste cifre presentano sovente grandi sbalzi di anno in anno, dovuti

alle crisi industriali e specialmente edilizie, a provvedimenti protezionisti del lavoro nazionale. Infatti, mentre l'Ungheria segnò, come abbiamo veduto, 3639 emigranti nel 1900, l'anno precedente ne contava ben 12,999.

Riporto per un decennio le cifre dell'emigrazione per l'Austria, l'Ungheria e la Germania.

Emigrazione temporanea del Friuli per l'Austria, l'Ungheria e la Germania.

ANNI	AUSTRIA		UNGHERIA		GERMANIA	
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine
1891	14,577	384	9.683	293	9.999	127
1892	11,625	392	11,695	380	9,181	133
1893	10,203	407	11.961	365	9.719	173
1894	13,069	346	13.289	346	10,082	126
1895	11.229	363	10,778	388	7,641	112
1896	13,583	510	9,866	405	9,048	64
1897	13,114	789	10,931	621	9,232	143
1898	12,066	935	9,020	872	10.466	196
1899	12,912	891	12,299	782	12,405	335
1900	16.679	1,174	3,442	197	17,111	555
1901	23,159	2,021	8,051	117	11,548	284
1902	14,063	1,275	9,003	325	17,269	459

Il primato spetta all'Austria; tuttavia nel triennio 1892-1894 fu superata dall'Ungheria, e nel 1900 dall'emigrazione verso la Germania, specialmente verso la Baviera, le cui fornaci sonò quasi tutte condotte per mezzo dei nostri braccianti.

Tuttavia le cifre riportate devono essere, come abbiamo altre volte notato, molto inferiori al vero, il che ci è confermato da una indagine eseguita presso il Consolato di Monaco e pubblicata dal Matteotti (op. cit.). I nostri operai, sopra semplice presentazione del passaporto di emigranti, ottengono dalle ferrovie dell'Austria e della Germania un ribasso del 50 per cento; il nostro Governo invece concede loro, dietro domanda, per il ritorno in patria una richiesta di trasporto sulle ferrovie italiane valevole per la terza classe

con la medesima riduzione. Il Consolato di Monaco durante il 1898 rilasciò 6500 richieste ad oltre 15 mila operai, distribuiti nelle seguenti provincie:

Rovigo	120	Padova	883
Verona	249	Vicenza	1,007
Venezia	389	Torino	1,115
Belluno	680	Udine	10,948

Ora, pur tenendo conto delle numerose cause di errore in questi dati, non resta meno notevole la sproporzione con la cifra della statistica ufficiale, che ci dà per detto anno solo 10,662 emigranti per tutta la Germania.

La nostra emigrazione temporanea può dirsi europea, quando se ne tolgano 50 individui che si recano in Africa, generalmente in Egitto, ad Alessandria ed al Cairo (35), come camerieri e nutrici, ed un contingente, più numeroso di quanto non segnino le statistiche, che da qualche anno si reca agli Stati Uniti ed al Canadà. Da qualche tempo a questa parte, in tutti questi Stati battuti dai nostri lavoratori, i Governi, le grandi Amministrazioni pubbliche, sotto l'impulso della crescente disoccupazione e delle agitazioni delle associazioni operaie, adottarono provvedimenti di varia natura, che qui non giova il riferire, tendenti a porre freni e barriere alla nostra immane esportazione di braccia ed a creare un vero protezionismo della mano d'opera indigena.

Oltre a ciò, la crisi generale della Germania e quella edilizia dilagante quasi ovunque sono venute a porre altri incagli a questa corrente. Ma lo spirito friulano irrequieto ed ardito, che con fine intuito ha fiutato il vento infido, pronto volge lo sguardo a nuovi lidi. Non era ancora finita la guerra tra la Repubblica Transvaaliana e l'Inghilterra, che già al *Segretariato dell'Emigrazione* di Udine era un affluire di numerose domande di informazioni circa ai lavori, che si sarebbero verificati al conchiudersi della pace. E, quantunque per la partenza occorresse dimostrare di possedere ben 100 sterline oltre le spese di viaggio, molti Friulani hanno affrontato il mare e la fortuna. Fra tre o quattro anni essi ritorneranno col loro capitale più che triplicato, per riprendere la loro odissea; e dietro questo piccolo rivolo seguirà una poderosa corrente emigratoria verso il Sud-Africa, ove è prevedibile che la risurrezione del paese e la civiltà rapidamente dilagante siano per richiedere immani lavori.

II. — Caratteristiche e forme speciali.

Professioni degli emigranti friulani.

Fu detto che la statistica dell'emigrazione per professioni indica in quali classi sociali e professionali il disagio economico sia più acuto, segnandoci la via per rintracciarne le ragioni. Io credo degna di somma attenzione questa indagine nello studio dell'emigrazione, ma penso che essa sia ben lungi dal fornirci sì gran messe di immediate illazioni. È noto che le crisi del lavoro in una data classe possono essere prodotte da un'assoluta mancanza di richiesta di mano d'opera, ovvero da una sovrabbondante offerta. Ciò non è punto sufficiente a costituire una causa d'emigrazione, poichè è necessario che si verifichi anche un fatto opposto nel paese di immigrazione. È evidente che, nel concorso di queste due condizioni, il fenomeno migratorio, avendo agio di esplicarsi liberamente, sarebbe un indice delle necessità economiche in cui versa una data classe.

Ma può avverarsi anche il caso che vi sia in patria un perfetto equilibrio tra domanda ed offerta di lavoro e che invece gli alti salari pagati all'estero in un determinato ordine di opere attirino, non solo gli operai della corrispondente categoria, ma pure quelli di altre che abbiano una certa affinità, qualora i lavori a cui accorrono non richiedano peculiari abilità professionali. Allora il lavoratore diserterebbe il mercato nazionale, senza la causale di una disoccupazione.

Si verifica ancora il caso di un équilibrio normale in patria in un dato ramo dell'umana attività e corrispondentemente di una intensa emigrazione dovuta a quel contingente, che per abitudine, direi quasi per professione, suole impiegare le proprie braccia all'estero e che vive senza pensiero di gettare menomamente l'opera sua sulla bilancia della domanda e dell'offerta del paese, concorrendo invece a gravare normalmente su quella dei lavori all'estero.

Questi ultimi due casi sono ben lungi dall'essere un'eccezione nei riguardi dell'emigrazione temporanea, anzi in alcune parti del Friuli sono un fatto normale, determinando in alcune occupazioni un'offerta di mano d'opera sempre inferiore alla richiesta. Pertanto l'elevato contributo dato da un determinato mestiere all'emigrazione non può ritenersi sia sempre un indizio di disagio nella classe che lo esercita.

La statistica ufficiale classifica gli emigranti secondo le professioni che esercitano in patria dopo il 14° anno.

Nel 1900 gli emigranti del Friuli si distribuiscono nelle varie professioni nel modo seguente:

PROFESSIONI E CONDIZIONI	EMIGRAZIONE					
	Permanente			Temporanea		
	Maschi	Femm.	Per 100	Maschi	Femm.	Per 100
Agricoltori, contadini, pastori ed altri addetti ai lavori campestri	110	50	0.40	2,620	476	7.72
Muratori, manovali, scalpellini	15	»	0.04	19,661	»	49 02
Terraiuoli, facchini, braccianti e giornalieri non qualificati	27	9	0.09	13,890	670	36.30
Artigiani ed operai addetti all'esercizio di altre arti e mestieri	22	3	0.06	657	137	1.98
Albergatori e venditori di commestibili	»	»	»	10	2	0.03
Commercianti e industriali	3	»	0.007	26	3	0.07
Pittori, scultori ed incisori	»	»	»	80	»	0.20
Addetti a professioni sanitarie	»	»	»	7	3	0.02
Esercenti altre professioni liberali	3	2	0.01	7	»	0.02
Artisti di teatro	1	»	0.002	3	4	0.02
Domestici e nutrici	10	5	0.04	57	253	0.77
Esercenti mestieri girovaghi	»	»	»	399	78	1.19
Indigenti	»	»	»	5	10	0.04
Di altra condizione o professione	»	1	0.002	197	250	1.11
Di condizione o professione ignota	»	»	»	334	11	0.86
Totale . . .	191	70	0 65	37,953	1,897	99.35
Totale generale . . .	40,111					

In questo quadro, in corrispondenza alle cifre assolute, ho posto quelle proporzionali a 100 emigranti di età superiore agli anni 14, poichè valgono meglio ad esprimere il contingente dato da ciascuna professione.

Da queste cifre si vede come il maggiore contributo alla nostra emigrazione temporanea è dato da coloro, che in patria sono classificati come muratori, manovali e scalpellini, raggiungendo circa la metà degli emigranti superiori ai 14 anni. Seguono « i terraiuoli, facchini, braccianti e giornalieri

senza speciale qualificazione „, toccando il 36. 30 per cento, e gli " agricoltori contadini, pastori ed altri addetti ai lavori campestri „, col 7. 72 per cento. Vengono poi artigiani ed operai di altre arti coll' 1. 98 per cento, esercenti mestieri girovaghi coll'1. 19 per cento, domestici e nutrici col 0. 77 per cento.

Pertanto la gran massa, il nucleo compatto, che dà quasi la caratteristica professionale generica alla nostra emigrazione, è costituita dai muratori, manovali e scalpellini e dai braccianti, che raggiungono riuniti 85. 32 su cento emigranti.

Ora conviene notare che queste due categorie di mestieri rappresentano nell'emigrazione una cifra, che non è proporzionata a quella che concorrono normalmente a raggiungere nella compagine generale della popolazione. Infatti nella popolazione stabile in genere i muratori arrivano solo al 3 per cento e i braccianti rappresentano nel Veneto il 13. 1 per cento abitanti; avvertendo che nella statistica degli abitanti per professione sono esclusi gli individui maschi e femmine sino ai 9 anni e in quella degli emigranti per professione, invece, i ragazzi e le fanciulle sino ai 14. Per cui dovendosi ritenere, come dimostreremo, che la maggior parte del contingente degli emigranti inferiori ai 14 anni sia da ascriversi alle categorie dei manovali e dei braccianti, la enormità della sproporzione risulterà maggiormente evidente.

Ora, considerando l'ingente numero degli emigranti rispetto a quello degli addetti a queste professioni e il carattere assolutamente temporaneo di questa emigrazione, facilmente se ne potrà dedurre, che essa rappresenta quasi una superpopolazione relativa di muratori, manovali, scalpellini e braccianti. I lavori edilizi richiedono in patria la presenza di quella data quantità di operai, che normalmente si ha in certa proporzione agli abitanti; pertanto gli emigranti, non corrispondendo a questa richiesta, vengono a costituire una massa sovrabbondante di lavoratori, che è estranea alla produzione nazionale e sembra quasi rispondere a necessità sociali di altri Stati.

Abbiamo veduto come i braccianti rappresentino nel Veneto il 13. 1 per cento della popolazione ed i muratori in Italia il 3 per cento. Orbene, il Friuli dà una emigrazione di braccianti del 2.37 ogni cento abitanti ed una emigrazione di muratori del 3. 20 ogni cento abitanti: queste cifre dimostrano dunque la esistenza di una vera massa di popolazione addetta a questi mestieri, che non risponde alle richieste delle necessità locali e che per i muratori è persino maggiore del contingente dato in genere da quest'arte alla composizione della popolazione.

***

Ma l'esame delle professioni degli emigranti condotto su queste cifre è incompleto, unilaterale e per ciò non può darci che conclusioni approssimative. Il fenomeno, oltre che nella sua forma, deve essere studiato seguendolo nel suo svolgimento nel tempo, affine di scoprire le forze che ne dirigono il cammino.

Conviene ricordare che la classificazione della statistica in questo argomento non può essere che schematica, ed ancora che non sempre può seguirsi la presunzione che la professione, sotto la quale vengono classificati i nostri emigranti in Italia, debba essere pur quella che saranno per esercitare all'estero; pertanto è mestieri scendere ad analisi minute, indagare le multiformi maniere delle occupazioni, ricercare in quali rami della umana attività vadano a distribuirsi fra genti straniere tante varie e potenti energie.

Abbiamo veduto come, circa alla metà del secolo scorso, le prime vittorie della grande industria e l'esecuzione dei grandi lavori pubblici determinassero, da un lato, uno sconvolgimento nel vario ordine di professioni, alle quali dedicavansi da molti anni i Friulani, andando all'estero, e, dall'altro, una forte corrente migratoria, che intendeva rispondere alla intensa domanda di muratori e braccianti, che verificavasi sul mercato internazionale del lavoro. Dopo il contingente di muratori disponibili, chi risponde all'appello?

Primi fra tutti gli agricoltori, o contadini, ed i braccianti, cioè le due categorie fornite di una proliferazione più abbondante, che avevano una maggiore riserva di braccia disponibili, per la possibilità di sostituirla col lavoro delle donne, senza che ne venisse ad essere turbata grandemente l'economia della produzione e l'equilibrio dei salari.

Le basse mercedi in patria, i debiti verso i proprietari, il tradizionale costume di emigrare della popolazione, le lusinghe di un certo guadagno costituiscono la spinta. I nostri lavoratori dei campi ed i giornalieri si occupano come braccianti nei lavori di sterro, specialmente nelle costruzioni delle ferrovie e dei canali, nelle fornaci di mattoni, nelle cave, come manovali nelle costruzioni edilizie. Con l'andare degli anni, perfezionandosi, divengono muratori, stuccatori, decoratori.

La consuetudine migratoria, gli allettamenti del guadagno fanno obliare un po' alla volta a questi piccoli proprietari, coloni, affittuari, il lavoro dei campi, che è lasciato ai membri della famiglia strettamente necessari a com-

pierlo: i vecchi, le donne e nelle aziende discrete qualche giovane. Tutti gli altri emigrano, la vanga è stata sostituita dalla cazzuola; l'aratro dal piombino.

Nelle plaghe di maggiore emigrazione è venuto gradatamente costituendosi un proletariato di operai di costruzioni, che non ha altra fonte di vita, che l'emigrazione. Non mi è dato risalire con le statistiche oltre il 1888, ma anche le cifre di questo breve periodo ci segnano con meravigliosa chiarezza questo processo di trapasso dalla coltura dei campi all'arte muraria.

Contributo dato all'emigrazione temporanea del Friuli dagli agricoltori, muratori e braccianti.

(*Cifre assolute e proporzionali a* 100 *emigranti*).

ANNI	AGRICOLTORI		MURATORI		BRACCIANTI	
	Cifre assolute	Per 100	Cifre assolute	Per 100	Cifre assolute	Per 100
1888	19,151	60.96	3.343	10.64	6,870	21.87
1889	20,961	61.34	3,069	8.98	8.008	23.44
1890	12,408	32.64	6,171	16.23	12,794	33 66
1891	5,148	14.11	10,452	28.64	13,521	37.05
1892	11,252	28.93	8,234	21.17	16,948	43.58
1893	11,235	26.56	9,809	23.19	17,407	41.16
1894	6,005	12.59	18,103	37.94	17,653	37.00
1895	4,579	10.65	20,231	47.04	14,382	33.44
1896	5,292	12.77	16,808	40.55	13,689	33.02
1897	4,341	9.70	14,786	33.04	20,052	44.80
1898	6.637	13.21	15,867	31.59	19,932	39.39
1899	5,105	9.19	18,935	34.09	21,628	38.94
1900	3,096	7.15	19,661	45.40	14,575	33.66
1901	10,253	20.76	33,578	67.95	4,346	8.79
1902	14,663	32.49	20,063	44.46	7,977	17.68

Gli agricoltori, che nel 1888 rappresentavano nell'emigrazione un contingente del 60.96 per cento, scendono gradatamente, sino a che nel 1900 sono ridotti a solo 7.15 per cento, mentre i muratori, che nel 1888 costituivano il 10.64, salgono in corrispondenza alla notevole proporzione del

45.40 per cento. Ugualmente i braccianti, che iniziano il movimento col 21.87 per cento, raggiungono nel 1897 il 44.80 e nel 1900 il 33.66 per cento. Naturalmente ciò serve semplicemente ad indicare la tendenza verso la quale muove questo fatto, poichè, se bene si osserva, non solo un aumento od una diminuzione della categoria degli agricoltori corrisponde parallelamente ad un aumento o ad una diminuzione in quella dei muratori, ma tale rapporto verificasi ugualmente fra muratori e braccianti; tutto ciò si spiega con la difficoltà di stabilire l'occupazione di questi lavoratori, sia perchè non esplicano la loro attività in patria, ove non permangono che nei mesi invernali, sia ancora perchè non v'ha una linea netta di demarcazione fra l'una professione e l'altra.

Perciò non può dirsi che questa concordanza di progressioni, anzichè rappresentare un reale esodo dalle altre occupazioni all'arte muraria, non sia che il prodotto di un più accurato rilevamento dei dati statistici riguardanti le professioni degli emigranti..

Questo esodo rappresenta un moto così intenso, che attirò nella sua cerchia anche parecchie donne, occupandole, secondo il costume di alcuni popoli stranieri, come manovali a portar mattoni e calcina. Questo fatto mi fu segnalato in parecchie indagini fatte per conto del *Segretariato dell'Emigrazione* di Udine.

Lavoratori dell'edilizia.

Senza alcun dubbio i muratori, pur essendo in sì gran numero, rappresentano l'*élite* della nostra emigrazione, la quale è una mirabile e terribile scuola, in cui il nostro operaio sa perfezionare la propria arte. Giovanetti, iniziano ordinariamente la loro odissea nelle fornaci, che costituiscono per loro come un primo esperimento, una dolorosa prova delle fatiche, degli stenti, dei dolori, che converrà affrontare nella vita. Dopo un anno o due abbandonano la fornace e si occupano, quasi attratti da una passione atavica verso quest'arte, come manovali e apprendisti muratori, cominciando a portar calce e mattoni; in seguito vengono impiegati nei lavori grossolani di muratura, e col tempo, se l'ingegno e la coltura li favoriscono, passano alle opere di cemento, di ornato, di stucchi. Nella stagione invernale alcuni tentano lo studio delle lingue straniere sotto la guida di qualche maestro e frequentano scuole di arti e mestieri. Nei paesi di emigrazione maggiore l'istruzione elementare è diffusa e perseguita con un

amore tenace, che si manifesta nella maggiore entità delle spese sostenute a questo scopo dai comuni, in una diffusa cura di possedere locali scolastici adatti ed ampi; l'analfabetismo vi è in cifra minima.

Così la cultura professionale viene svolgendosi sotto l'impulso della concorrenza da affrontarsi contro avversari formidabili sul mercato del lavoro internazionale. In tal modo, quasi per generazione spontanea, sorge in questo campo di perfezionamento, da questa tenace selezione, una grande falange di piccoli imprenditori, esperti capi opera, abilissimi assistenti, " polier ", direttori di lavori, che hanno saputo acquistare una fama universalmente conosciuta e quasi rendersi indispensabili in grandi lavori edilizi. Quando i risparmi raccolti in parecchi anni di lavoro, la esperienza dell'esecuzione delle costruzioni, una superficiale infarinatura della lingua, una certa pratica dei luoghi, la acquistata conoscenza del metodo di trattare gli affari, di trovare, di assumersi i lavori, loro consente di sciogliere il volo con le proprie forze, lo fanno col massimo ardimento, assumendosi piccole imprese in cui arrischiano il frutto di ben lunghe fatiche e privazioni.

I terrazzai, che emigrano in special modo dal distretto di Spilimbergo e che rappresentano la professione più apprezzata e più pagata di quelle esercitate dagli emigranti friulani, seguono le vicende dell'emigrazione dei muratori. La stessa cosa è da dirsi degli scalpellini e di quel numero di braccianti, che si occupano sia nei lavori di scavo, di sterro negli edifici e nella costruzione delle ferrovie, sia nei lavori in cemento su stampi e per terrazzi, attualmente tanto diffusi.

I salari variano da luogo a luogo secondo il mestiere e secondo la maggiore o minore abilità dell'operaio. Normalmente i muratori percepiscono mercedi da lire 2.60 a lire 6 al giorno, i manovali da 2 a 3, i braccianti da 2.50 a 4.50.

Le tariffe più alte dei salari per i nostri emigranti non si hanno sempre ove esiste un proletariato numeroso e potentemente organizzato in sindacati professionali, poichè in queste regioni la nostra emigrazione si rivolge comunemente a quelle occupazioni, a cui non è diretta l'offerta degli operai indigeni. Invece contribuiscono generalmente ad elevarle la maggiore lontananza dalla patria, i maggiori disagi affrontati per ottenere il lavoro e per attendervi, l'inesperienza degli operai indigeni in una data occupazione. Così ad esempio, nella costruzione della ferrovia Damasco-Mecca erano impiegati numerosi Friulani come assistenti, altri come muratori, frammisti

nella proporzione di un têrzo agli Arabi, i quali ignoravano assolutamente l'arte delle solide costruzioni richieste. I salari percepiti erano elevatissimi.

Le mercedi presentano ancora un tasso più elevato, allorquando gli operai riescono ad occuparsi direttamente presso imprenditori esteri senza la mediazione e lo sfruttamento di subimprenditori italiani.

Per i muratori ed i manovali, anche se impiegati da capi italiani, il salario è normalmente a giornata e viene pagato con acconti lungo il corso del lavoro, salva liquidazione a fine stagione. I capi italiani, ingannando gli operai col facile e sovente fallace miraggio della garanzia di una certa durata dell'occupazione, hanno buon argomento alla stipulazione del contratto alla partenza dalla patria, per deprimere esosamente le mercedi. Quando invece li reclutano per imprese estere, si fanno qualche volta promettere un certo importo per ogni ora di lavoro che sarà eseguita all'estero (ho scoperto contratti in cui si pattuivano 5 centesimi), a titolo di compenso per la procurata occupazione.

I muratori mangiano il più frugalmente possibile a pensione in qualche bettola, nelle cucine economiche, e dormono in qualche povera stanza presa a pigione in gruppi di tre, quattro e più. La spesa varia da località a località, ma oscilla in media da lire 1.20 a lire 1.50 al giorno. Qualche volta si riuniscono in gruppi e si fanno da mangiare da soli. Attende alla cucina il manovale, che fa la calcina, o qualche donna assunta nei lavori col patto di aver libere le ore necessarie all'uopo. Dopo la bella e terribile descrizione, dataci in argomento dal Sella nel suo studio sull'Emigrazione italiana in Svizzera circa la vita dei nostri operai al Sempione (1), mi dispenso dal dilungarmi in argomento.

Un altro mezzo usato dagli imprenditori friulani per raggiungere una maggiore depressione di salari è il contratto con corrisponsione di vitto e di alloggio. Questo veramente non è molto frequente fra i muratori, gi scalpellini ed i manovali, mentre è generale per i braccianti ed i fornaciai. Si nota in special modo nell'emigrazione in Austria. Anche qui il pagamento della mercede a giornata o a mesata si fa per mezzo d'acconti lungo il lavoro; nel conto della liquidazione finale vengono sottratte dall'attivo le giornate perdute per malattia e per astensione dal lavoro, e per le medesime il corrispondente prezzo del cibo. Il vitto è unicamente e permanentemente polenta e formaggio, l'una e l'altro non sempre buoni; qualche rara volta una broda

(1) *Riforma Sociale*, Torino, 1901.

inqualificabile, che dicono minestra. La polenta vien data a volontà ed il formaggio distribuito la domenica per tutta la settimana in ragione di chilogramma 1 1/2 - 2 a testa. È curioso che, malgrado il patto che il vitto sia a carico dell'imprenditore, è invalso l'uso di addebitare all'operaio il sale per la polenta, altrimenti la si mangia senza.

Questi infelici, di fronte al continuo scherno dei lavoratori indigeni, sentono l'abbiezione di questo sistema di vita; perciò chiamano la polenta in gergo " toita ", " solita ", " base ", per sottrarsi, nel nominarla, al dolore dei frizzi continui, di cui li fanno segno i lavoratori indigeni, che non ne mangiano. Se l'operaio per malattia o per qualsiasi ragione non intende rimanere a questo strano rancio, l'imprenditore gli corrisponde in compenso lire 0.75 al giorno, oltre la solita razione di formaggio. Ma è una facoltà di cui è fatto poco uso, e che anzi è avversata dal lavoratore, per l'occasione, in cui viene posto, di fare qualche concessione maggiore allo stomaco sottoposto a tanta denutrizione, e quindi di intaccare il proprio risparmio; inoltre la mancanza di tempo, l'inesperienza della lingua non consentono sempre se ne tragga grande vantaggio.

L'alloggio fornito dall'imprenditore od appaltatore consiste normalmente in una baracca costruita in tavole nelle vicinanze della fabbrica, altre volte in qualche fienile, o tettoia, altre in qualche lurida stanzaccia.

Da letto funge un po' di paglia, senza lenzuola, senza coperte; in mezzo alla quale questa povera carne umana, rotta dagli stenti, si ravvoltola in cerca di riposo, senza mai svestirsi per sette od otto lunghi mesi all'anno, tra mucchi di immondizie e tra una miriade d'insetti innominabili. " A svegliarsi durante la notte, si sentiva tra la paglia — mi diceva un fornaciaio — un rumore come di pioggia che cade ", e sotto quel po' di paglia la nuda terra, e quel misero giaciglio durante l'imperversare delle intemperie è sovente inondato per la mala costruzione dei ripari. È reputata gran ventura, gran fortuna poter costruire delle specie di cassoni, alquanto sollevati da terra, o possedere dei paglericci.

L'ossessione, il pensiero dominante che dà al nostro emigrante la forza di superare queste torture è la necessità del guadagno e del risparmio, affinchè gli sia consentito di inviare qualche cosa alla famiglia, e di mettere da parte qualche peculio per lo squallido inverno, che sarà per venire. Egli si assoggetta quindi alla esosità, alla infamia di questo contratto, perchè gli permette di risparmiare molto sulla spesa per il vitto e per l'alloggio. Una circolare della lega degli imprenditori edili di Königsberg del 23 luglio 1902, pubblicata nel-

l'*Operaio Italiano* di Amburgo del 9 agosto 1902, diramando gli indirizzi di una ventina di imprenditori friulani, ai quali poter rivolgersi per avere operai in caso di sciopero, diceva che " gli operai del Friuli sono riconoscenti per giornate lunghe di lavoro e quando possono avere la comodità di dormire a poco prezzo ". Quella *riconoscenza* per quelle giornate lunghe di lavoro si comprenderà se si ponga mente che il salario giornaliero è commisurato in Germania in base a tariffe ad ora. Noi abbiamo di fronte pertanto questi emigranti, che conducono la terribile vita più innanzi lamentata, che sono mossi dagli intenti ora analizzati, che, molte volte per la necessità di vivere e molte volte per l'avidità di accumulare, non sanno comprendere, desiderare e volere un tenore di vita più elevato e meno bestiale; è naturale, quindi, che essi cerchino di trarre il massimo profitto da tutta la loro energia, sfruttandola con lunghe giornate.

Tuttavia per i muratori, manovali e scalpellini l'orario normale è dalle 6 ant. alle 6 pom. con 2 ore e mezzo di intervallo, cioè ore 9 1/2 di lavoro; per eccezione qualche capomastro friulano con salari fissi a giornata od a mese riesce ad imporre orari più lunghi.

Operai delle fornaci.

È a notarsi che il miraggio del contratto con salario a mese e con corrisponsione di vitto e di alloggio più facilmente adesca la parte meno intelligente, meno esperta della nostra emigrazione. Ne sono vittime tutti coloro che si trovano nel noviziato della dolorosa odissea e coloro che, per mancanza di cognizioni, di intelligenza e di ardire, non sono in grado di emanciparsi dalla esosa tutela degli imprenditori ed incettatori. Il sistema di contratto di cui abbiamo parlato, con regime esclusivo di polenta e formaggio, colle putride baracche per alloggio, è più specialmente una particolarità dei fornaciai, che ad esso non possono in nessun modo sfuggire.

Costoro vengono reclutati in special modo al piano, fra i braccianti più ignoranti e rozzi e fra coloro che in patria attendono ai lavori campestri e, a differenza degli altri mestieri, emigrano sempre assoldati alle dipendenze di un padrone, che assicura loro lavoro per la stagione. I loro salari variano da un massimo di 100 lire al mese (stampatori) ad un minimo di lire 25 (ragazzi). Sono le vittime degli orari più estenuanti: dalle 3 1/2 del mattino alle 9 o 9 1/2 della sera, 16-18 ore di lavoro con due ore di intervallo (1/2 alle 8 del mattino, 1 a mezzogiorno, 1/2 alle 17). La loro vita sembra non abbia

nulla di umano; non hanno rispettato il riposo settimanale e sovente hanno interrotto e guasto anche quello della notte. Vanno facilmente soggetti a mali intestinali e reumi; l'anchilostomia è fra loro diffusissima. Nelle piccole fornaci e in quelle non provviste di macchine, che rappresentano ancora la maggioranza, lo sfruttamento del lavoro è incredibile.

Gli operai soggetti alla maggiore fatica sono gli *stampatori*, il cui lavoro richiede una gran forza dei muscoli del petto e delle braccia, per levare il masso d'argilla e comprimerlo nello stampo. All'atto della stipulazione della mercede costoro si obbligano a produrre una data quantità di mattoni, che varia dai 5000 ai 6000 e qualche volta raggiunge i 7000; il che rappresenta un lavoro terribilmente esauriente. Ogni stampatore ha a sua disposizione un banco, con una cassetta per la sabbia da cospargere sul materiale; due stampi ed un filo di ottone formano tutti gli arnesi del lavoro. Lo assistono due *muli*, come in gergo si chiamano i ragazzetti dai 10 ai 15 anni, che hanno il còmpito di raccogliere lo stampo riempito, di sformare il mattone, porlo ad asciugare sulla *piazza*, riportare lo stampo sul banco, cospargerlo di arena e presentarlo allo stampatore. Per raggiungere le elevatissime cifre di cui sopra, tutte queste operazioni devono essere eseguite con una celerità fulminea.

Il percorso dal banco dello stampatore alla *piazza* deve essere compiuto di corsa per arrivare a presentare allo stampatore la forma, non appena sia stata tolta l'altra riempita (1). Se la denutrizione abituale, la stanchezza quotidiana, la continua tensione nervosa in questa veloce meccanica vengono a scemare l'attenzione di questi ragazzetti, a nuocere alla precisione, alla puntualità, originando un inconveniente qualsiasi, e di conseguenza a diminuire la produzione dello stampatore; se, per mala ventura, nel maneggiare un mattone questo viene a spezzarsi, su quelle misere carni fioccano calci, pugni, schiaffi in mezzo a un diluvio di improperi e di bestemmie. Poi il lavoro, per ricuperare il tempo perduto, è ripreso con rabbia maggiore; e più altro d'umano non s'ode che qualche singhiozzo soffocato e l'anelito dello sforzo dello stampatore, che leva in alto il masso d'argilla. Così l'affannosità dell'opera febbrile non concede agli uni di aggravare la propria posizione con

(1) Quando si ponga mente che questo tragitto varia dai 2 ai 20 metri, e quindi è in media di circa 10, ma io tuttavia voglio calcolarlo di 5 soli, e che deve essere percorso da un ragazzo, per una produzione di 5000 mattoni, 2500 volte in andata ed altrettante in ritorno, si vedrà che questi martiri devono compiere ben più di 25 km. al giorno di corsa, senza tutto il resto.

querimonie che rimarrebbero senza ascolto, agli altri di pensare al male compiuto.

Nelle fornaci provviste di macchine, la fatica dello stampatore è diminuita, poichè la pressione del mattone avviene meccanicamente, ma la celerità della produzione grava invece sui poveri *muli*. Oltre a costoro, vi sono i *maltaioli*, che scavano l'argilla dal terreno, la bagnano, l'amalgamano, ne uniformano la densità e l'umidità pigiandola; negli inizi della stagione qualche volta devono spezzare il ghiaccio, poi compiere l'opera loro. Anche questo lavoro richiede un grande spreco di energia. I *carriolisti* portano l'argilla così preparata per la mattonazione ai banchi degli stampatori; lavoro faticoso, dovendo salire dalla buca dello scavo al piano. I *garzoni* preparano la sabbia nella cassetta degli stampatori, la raccolgono, la fanno asciugare, livellano la *piazza*, caricano e trasportano il materiale. Il *fornaciere* inforna e sforna i mattoni nella fornace, e deve lavorare in una temperatura da soffocare; non potendosi perdere tempo per aspettare che il materiale si raffreddi, i mattoni ancora roventi vengono pigliati con guanti di cuoio.

Nelle fornaci a fuoco continuo, questo lavoro non ha soluzione di continuità: nelle fornaci semplici il *fornaciere* attende pure alle funzioni di *fuochista* e aiuta a caricare i carri. Vi hanno poi i *tassieri* che mettono in catasta (*tassa*) i mattoni asciugati all'aria. Questo lavoro è compiuto da donne o bambini. Dove si adoperano macchine per la lavorazione di materiale fino, vi sono anche donne occupate ad arrotondare, *screstare*, perfezionare dai difetti della macchina le tegole ed i mattoni forati. Lo sfruttamento maggiore avviene nelle piccole fornaci, in cui il personale è talmente ridotto al minimo necessario ed il lavoro è in tal modo coordinato, che la più piccola perdita di tempo di uno causa intralci ed inconvenienti in tutta la produzione.

Malgrado l'orario estenuante che abbiamo veduto, allorquando minacciano temporali, uomini e *muli* sono qualche volta strappati persino al riposo ed al sonno per sgombrare la piazza e salvare il materiale e nell'epoca del gran caldo per voltare i mattoni, lavoro anche questo faticosissimo.

Tuttavia fra tutti i più infelici sono da ritenersi i fanciulli, per il lavoro esauriente imposto alle loro tenui membra non ancora evolute e già estenuate dalla denutrizione, per i maltrattamenti cui sono soggetti senza difesa alcuna. Da qualche anno a questa parte gli imprenditori si rifiutano di riceverli alle proprie dipendenze quando non abbiano ancora 14 anni. Ciò non

può certo attribuirsi alle vive descrizioni di queste torture fatte da testimoni oculari, che sollevarono unanimi imprecazioni, nè alle voci di protesta diffuse per ogni parte, sia ad opera del *Segretariato dell'emigrazione* di Udine, sia per parte della *Dante Alighieri*. È invece dovuto alle noie, che i capi, ai quali furono affidati, incontrano qua e là per la sorveglianza delle autorità estere. Quando non soccorrono passaporti falsi, devono essere sovente nascosti alle ispezioni a fine di sfuggire alle penalità per le trasgressioni alle leggi sul lavoro dei fanciulli ed anche, come avviene specialmente in Austria, a quelle sull'istruzione obbligatoria.

Dopo sei o sette mesi di questa vita inumana, al lavoratore è liquidato — quando viene liquidato — il suo salario, trattenendo gli acconti ricevuti lungo la stagione, la caparra, le spese di viaggio (normalmente da 30 a 50 lire), le quote agli istituti d'assicurazione per le malattie e gli infortuni. Computando quanto viene inviato a casa lungo la permanenza all'estero, un muratore, uno scalpellino, un minatore può calcolare in via generale un risparmio da 250 a 500 lire; un manovale, bracciante, fornaciaio da 175 a 325 lire, un fanciullo da 100 a 200 lire. Naturalmente questi importi variano, oltre che secondo l'abilità professionale di ogni singolo operaio e della sua tenacia al lavoro, anche secondo la maggiore o minore sobrietà.

Rapporti fra intraprenditori ed operai — Mediazione del lavoro.

Prima di passare a studiare le professioni cui rivolgonsi piccoli contingenti di emigranti, sarà opportuno dare un breve sguardo ai sistemi di mediazione tra gli imprenditori, capitalisti, e proprietari esteri da un lato ed i nostri imprenditori e lavoratori dall'altro.

Abbiamo veduto come in tutta la massa della nostra emigrazione ve ne sia una parte sana, dirozzata da tutte le forze che operano in una civiltà maggiore, esperta per una lunga consuetudine di lavoro all'estero. Questa, per la conoscenza dei luoghi, molte volte della lingua, dei contratti e delle consuetudini in uso presso le imprese dell'estero, o non richiede mediazione alcuna, annualmente trovando occupazione, quasi come i lavoratori indigeni, nel mercato di un dato lavoro, oppure è sottratta a qualsiasi possibilità di inganni da parte dei mediatori nostri.

È meravigliosa la facilità quasi intuitiva con cui questi lavoratori sono informati delle località ove troveranno occupazione. “Talvolta — scriveva l'ingegnere Emilio Benuzzi, di Vienna, al *Segretariato dell'emigrazione* di

Udine — essi apprendono le relative notizie prima e meglio di coloro che le cercano nei giornali dei lavori pubblici o che si rivolgono ad agenzie di informazioni „. Una lettera scritta per notizie, oppure quella pervenuta ad un conoscente, un ricordo di lavori veduti iniziati negli anni antecedenti, o di cui udirono il progetto, forma il filo direttivo. Se sovente trovano occupazione, accade pure che molti, in ispecie coloro che non hanno esperienza e l'appoggio della conoscenza della località e di qualche imprenditore, sprechino in viaggi qualche centinaio di lire, frutto di un prestito o di un risparmio, ed affrontino dolori e privazioni inaudite senza compenso di occupazione.

I nostri mediatori riescono invece ad esercitare l'azione loro in quella parte più rozza, meno colta, non ancora dedita ad una emigrazione sistematica, che rappresenta un docile terreno di sfruttamento e di frode.

Si ritiene comunemente che la causa principale delle miserie più appariscenti della nostra emigrazione risieda nel malo organismo, nella esosa opera di mediazione esercitata dai capi-opera, dagli imprenditori e subimprenditori italiani. Da numerose pubblicazioni, articoli, cronache dei nostri giornali, da alcuni discorsi tenuti in pubblici comizi, appare essere questa convinzione generale ed indiscussa. Se ne è fatto portavoce il prof. Matteotti in un articolo apparso nel 1899 nella *Riforma Sociale*: " Gli Istituti di mediazione del lavoro in Germania „, ove (pag. 1014), dopo avere esaminato l'azione disastrosa di questi intermediari, come fonte di ogni danno, escogita un sistema di mediazione disinteressata al fine di soppiantarli e sopprimerli. Del suo progetto ci occuperemo in seguito a luogo opportuno. Io penso che la ragione di tanti mali non vada ricercata esclusivamente in quest'opera di mediazione, ma nelle cause che determinano la sua esistenza o che guastano la sua azione e ritengo che nell'emigrazione temporanea sistematica sia necessaria questa funzionalità, anche se dolorosa, e perciò non passibile di eliminazione.

È mestieri non confondere in un unico concetto i " polier „, capi-opera, assistenti, coi veri imprenditori e subimprenditori. I primi esercitano la loro opera in special modo nei lavori di costruzioni edilizie e di sterro, i secondi nella gestione delle fornaci. Gli uni e gli altri hanno lo scopo di lucrare, mettendo in relazione gli operai dispersi in tutto il paese col lavoro e con gli industriali esteri.

I capi-opera non anticipano capitali propri, non corrono nessun'alea nell'impresa, dalla quale non traggono diretto interesse. Non intendono, o non possono assumere gestioni proprie, sia per la mancanza di capi-

tali, sia per la ripugnanza di affrontare la sorte di un'impresa, che molte volte non assicura loro l'elevato provento, che percepiscono dal salario di *polier*. A costoro si rivolgono i *baumeister*, i *maurer-meister* dell'estero ed essi ingaggiano gli operai richiesti, secondo la necessaria graduazione e distribuzione delle singole specialità professionali (muratori di grosso, muratori ornatisti, manovali, braccianti, ecc.), scegliendoli fra coloro, che meglio conoscono come buoni lavoratori, quieti, non dediti al vino. Distribuiscono le caparre necessarie, che normalmente sono loro spedite e qualche rara volta anche anticipano, in tutto da 2 a 3 mila lire e, organizzata la squadra, il giorno fissato per la partenza pagano il viaggio e le spese relative e la conducono sul lavoro, consegnando i conti all'imprenditore estero, il quale fa gli addebiti ai singoli operai e sulle informazioni di questi *polier* dopo un certo esperimento fissa le paghe. Questi capi-opera non hanno, circa il reclutamento, verso l'imprenditore altro che la responsabilità morale di ben eseguito mandato in riguardo alle qualità dei lavoratori condotti. Continuano a rimanere sul lavoro come assistenti, interpretando gli ordini, regolando le mansioni di ciascuno, mantenendo la disciplina, dirigendo le costruzioni. Per le loro funzioni delicate hanno salari elevati. Ricevono inoltre un compenso per il reclutamento degli operai e per le spese relative, che viene fissato a un tanto per individuo (dai 3 ai 5 franchi), oppure valutando a giornata il lavoro impiegato nella ricerca sulla base della mercede loro fissata.

Accanto a questa mediazione ve n'è una sussidiaria molto simile, eseguita non da *polier*, ma da semplici lavoratori, che per incarico d'imprenditori esteri o italiani reclutano verso compenso un certo numero di operai, i quali a proprie spese e senza caparra si recano sul lavoro. È meno usata della precedente, perchè offre minori garanzie nelle qualità dei lavoratori reclutati.

Questa è, nella sua generalità, l'opera di mediazione esercitata da questi *polier*; ed i casi specifici, in cui essa è guasta dall'azione esosa, dall'avidità di guadagno di alcuni, difficilmente assumono questa figura generale. Quando alcuni di costoro ricevono domande di operai da altri imprenditori, al servizio dei quali non possono mettersi, perchè già impiegati, e si valgono della conoscenza della richiesta di mano d'opera avuta in questo od in altro modo, per speculare — come abbiamo veduto — sulla mercede che percepirà l'emigrante, quando riescono a pattuire, nel caso di collocamento per la stagione, una percentuale sul guadagno di ogni ora di lavoro, allora esuliamo dalla linea generica della loro condotta per entrare in un caso anormale. Quest'opera dannosa potrà attribuirsi alla mancanza di

un ufficio di informazioni, o alla deficienza di questi capi-opera di fronte alla richiesta, ma non potrà mai esserne imputata l'azione generica da essi esplicata.

Passiamo ora a considerare l'opera degli imprenditori e subimprenditori italiani, che più dell'antecedente presenta il fianco ad acerbe rampogne. Invero, le arti dello sfruttamento più raffinato sono specialmente note e normalmente applicate da molti di costoro. Abbiamo innanzi tutto dei veri imprenditori, che per proprio conto, con capitali da loro anticipati ed operai da loro assoldati, si assumono la esecuzione di un dato lavoro.

Nella maggior parte esplicano la loro opera nella gestione delle fornaci di laterizi: in Austria e Germania vengono chiamati " Ziegeleiaccordant ". Nei mesi di gennaio e febbraio si recano all'estero in paesi conosciuti altre volte e stringono coi proprietari di fornaci un contratto, ricevendo in consegna gli edifici, le macchine della fabbrica; saggiano il terreno per l'estrazione dell'argilla e la qualità della medesima e si assumono per una data somma al migliaio la produzione di una certa quantità di materiali. Questi contratti, molte volte orali e senza testimoni, altre volte scritti e per la scarsa conoscenza della lingua infarciti di cento patti poco chiari all'imprenditore italiano, sono la fonte di mille contestazioni. Dopo ciò stringono altri contratti per l'acquisto della farina di granoturco, del formaggio e, se a loro carico, del combustibile necessario ai forni; scrivono a due o tre braccianti all'uopo avvertiti di raggiungerli e impartiscono gli ordini per lo scavo ed i trasporti di terra occorrenti a scoprire l'argilla, per la costruzione di qualche tettoia e alcune volte di fornaci (*croate*). Ritornati in patria, all'inizio della primavera reclutano (1) gli operai con le solite caparre e, ricevuta notizia che il clima lo permette, si recano sul lavoro con le squadre, e la stagione comincia. Qualche volta si servono anche di lavoratori indigeni. Il proprietario della fornace eseguisce pagamenti lungo il corso della produzione e salda i conti alla fine. I capitali, che devono essere anticipati da questi imprenditori, variano a seconda della importanza del lavoro. Nelle fornaci a fuoco continuo (privilegi) e fornite di macchinario con varia produzione di materiale, vengono impiegati persino 150-200 operai. Vi sono poi numerosissime minuscole fornaci con esclusiva produzione di mattoni, che occupano 15-20 operai.

---

(1) In alcune parti il reclutamento degli operai vien fatto in una giornata nota e fissa, in cui lavoratori e subimprenditori si danno convegno in date località, ove si stabiliscono i patti, si dànno le caparre. Ad esempio, ciò avviene a Tolmezzo il primo lunedì di marzo, che fu battezzato " il mercato della carne umana ". Vi è numeroso concorso di muratori.

Oltre questi imprenditori fornaciai, ve ne è anche buon numero, che esplicano la loro attività in imprese di costruzioni di vario genere: edifici, tronchi di strade ferrate, ponti, argini, fognature, ecc.

Molti di essi, per la lunga consuetudine ad emigrare, hanno finito per accasarsi stabilmente all'estero, affine di attendere meglio ai propri affari; hanno acquistato una reputata fama di industriali e una certa ricchezza. La loro importanza va dall'imprenditore fattosi più volte milionario, che concorre alle grandi aste pubbliche, al piccolo capo mastro che, avendo un certo numero di conoscenze all'estero, si rivolge loro, richiedendo se abbiano bisogno dell'opera sua, o ne riceve invito. Molti dipartimenti, ad esempio, delle ferrovie austriache, mi diceva l'ingegnere Luigi Cantarutti, di Königgrätz, si servono per certe costruzioni, in special modo in pietra, esclusivamente di operai italiani, ricorrendo all'uopo all'indirizzo di questi piccoli imprenditori, ai quali affidano la sorveglianza o anche l'esecuzione del lavoro.

Questi piccoli imprenditori altre volte ottengono a contratto, ricevono in subappalto da un grande appaltatore, da un grande capitalista qualche piccola costruzione, ad esempio la costruzione di un viadotto, di un ponte, di un tronco di ferrovia, dell'ala di un edificio. Qualche volta si appaltano e subappaltano le imprese gli uni con gli altri, conducendo a complicazioni strane di interessi e di affari. Anch'essi devono, come i capi fornaciai, disporre di un discreto capitale per l'anticipazione solita delle caparre, delle spese di viaggio e dei salari. Si comprende quindi come tutti costoro, agendo sotto lo stimolo di un immediato interesse proprio, e animati, come sono generalmente, da un'estrema avidità di guadagno, si lascino facilmente trascinare ad angherie e ad inganni non mai sufficientemente biasimati.

Queste arti, come abbiamo veduto, vanno a cadere sul contingente più rozzo, meno colto della nostra emigrazione, che, incapace di un controllo, di un'efficace protesta qualsiasi, viene abbrutito nel lavoro più estenuante. Ciò avviene in ispecial modo fra i fornaciai. D'altra parte, in queste masse sorgono sovente, per la condizione di schiavi in cui sono tenute, tutte le indocilità, le irragionevolezze, gli istinti della bestia, cosicchè riesce difficilissimo il conservare la disciplina e la sottomissione, e gli imprenditori, se fossero senz'armi, correrebbero ogni giorno il rischio di defezioni e di vedersi anche abbandonato da un momento all'altro il lavoro intrapreso di fronte ad un contratto che pur conviene adempiere. Perciò, mediante alcuni espedienti, essi riescono ad avvinghiare a sè stessi gli operai quasi fossero cose, in modo da togliere loro qualsiasi velleità di movimento.

Hanno cura innanzi tutto di reclutare operai di differenti paesi, in modo da eliminare quei vincoli di solidarietà che nascono spontanei tra le lunghe conoscenze e tra paesani. Col pretesto, poi, delle iscrizioni alle Casse degli ammalati e a quelle contro gli infortuni, si fanno consegnare sul lavoro i passaporti dai singoli operai. Quando nel contratto è pattuito l'alloggio, custodiscono, " per preservarli dai furti, „ i bauli, che vengono messi a disposizione degli operai la domenica, per il cambio dei vestiti e della biancheria.

Oltre a ciò, come abbiamo visto, è universalmente adottato il costume del pagamento dei salari lungo il corso della stagione con piccoli acconti che, a seconda dei contratti, rappresentano le spese pei minuti piaceri o quanto è strettamente necessario per il vitto e l'alloggio. Questo sistema di pagamento è accetto all'operaio, perchè gli vieta di scialacquare e stimola in lui la lusinga dell'accumulare un bel gruzzolo per il ritorno. D'altra parte riesce vantaggiosissimo all'imprenditore, perchè gli consente di non anticipare notevoli capitali in salari, riservando la liquidazione ed i pagamenti alla fine del lavoro e per di più gli immobilizza il lavoratore, al quale, in caso di minacciata defezione, può rifiutarsi di fare i conti e di pagare il residuo della mercede.

Con questi espedienti l'operaio è aggiogato al carro dell'imprenditore; nel caso il denaro, che gli è dovuto, non sia sufficiente a trattenerlo, non gli verranno consegnati i bauli, e, quando ancora ciò non basti, verrà denunciato alle autorità come vagabondo, sprovvisto di passaporto e senza mezzi di sussistenza. L'operaio che ignora la lingua e non sa difendersi, sarà ricondotto dalla docile polizia alla fabbrica, che rappresenta per essa il suo recapito, la fonte dei suoi mezzi di guadagno.

Il *Segretariato dell'Emigrazione* di Udine ha dovuto occuparsi di moltissimi di questi casi e di altri ben più gravi. Un imprenditore, per dirne una, per incutere spavento agli altri suoi dipendenti, che progettavano una generale defezione, denunciò per furto un operaio, che intendeva rimpatriare. Il poveretto fu assolto, ma dopo avere scontato due mesi di carcere preventivo, e fu ancora sua somma ventura, se riuscì, per intercessione del *Segretariato*, a ricuperare un centinaio di lire dovutegli.

È incredibile la facilità con cui questi piccoli imprenditori vengono creduti dalla polizia, per la quale rappresentano la parte della nostra emigrazione più colta, più ossequiosa alle leggi, più consona al tenore di vita del

paese, tanto che spesso se ne serve come mezzo di sorveglianza e di disciplina sulla massa dei nostri lavoratori. Sui fanciulli è poi esercitato un vero dispotismo: qualora uno di essi fugga, è riaccompagnato al capo come fosse una cosa sua propria.

Sovente il fatto stesso del fluttuare dell'emigrazione, che può mettere ogni anno lavoratori diversi a dipendenza ed a contatto di imprenditori diversi, tiene le parti sovra un piede di mutua diffidenza e di mutuo inganno, poco preoccupandosi gli uni e gli altri dell'avvenire. Perciò, mentre da un lato gli operai, per la schiavitù in cui sono tenuti, poco si interessano del lavoro, dall'altro l'imprenditore cerca ogni via per truffarli.

Nei contratti a mese il salario è fissato alla partenza, altre volte in seguito ad esperimento, circa alla metà della stagione; in quelli a giornata, secondo le tariffe delle località ed in seguito a prova sul lavoro. Regola generale è che questi patti siano semplicementi orali e possibilmente senza testimoni. Così l'imprenditore ha buon agio, alla liquidazione, di contestare il salario pattuito e di pagarne uno inferiore. Da ciò infinite vertenze e contese. Se poi la mala stagione, qualche burrasca manda in rovina nelle fornaci molto materiale già confezionato, o alla consegna viene constatata una mala confezione o un soverchio numero di scarti, se insomma l'impresa per una ragione qualsiasi è stata disastrosa o sorgono contestazioni con proprietari esteri, chi ne esce con le ossa rotte è sempre l'operaio, al quale non si paga addirittura il salario. Altre volte accade che vengano sollevate fra capimastri indigeni ed i nostri subappaltatori dispute fittizie per riversarne il danno sulle spalle dei lavoratori, i quali, ordinariamente ignari della lingua, e per mancanza di mezzi, nell'impossibilità di iniziare e di attendere le decisioni delle autorità giudiziarie od arbitrali del luogo, veggono sfumare, senza speranza di ricupero, il frutto delle loro fatiche. Ciò è reso più frequente dal fatto che non possono esperire alcuna azione, di fronte al proprietario o capitalista straniero, non avendo con lui alcun rapporto.

Queste numerosissime contese vengono poi portate avanti le autorità italiane, innanzi alle quali riesce sempre arduo condurle ad esito felice a causa delle difficoltà della prova, da raggiungersi per mezzo di testimoni sparsi per tutto il Friuli e sovente per tutta l'Europa. Ma molte volte, anche nella eventualità di una vittoria, le ragioni dei lavoratori rimangono deluse di fronte alla nullatenenza immobiliare del debitore, o a causa di contratti simulati di vendita o di cessione coi quali si sottrae ogni attività. A ragione

il Procuratore del Re di Udine, nella sua relazione annuale del 1901 (1), lamentava la soverchia frequenza di liti dipendenti da impugnazione di contratti per simulazione. Certamente vi sono anche degli imprenditori onesti e buoni, ma ciò non toglie che questi procedimenti, in special modo in uso presso i piccoli imprenditori, siano sotto ogni aspetto da deplorarsi acerbamente.

Concludendo, noi abbiamo dei veri organi intermediari, fra i capitalisti stranieri e i nostri lavoratori, nei capi-opera ed abbiamo una reale esportazione temporanea di capitali per mezzo degli imprenditori o subimprenditori, esportatrice a sua volta di una corrispondente quantità di lavoro.

Quanto l'azione dei primi sia utile abbiamo dimostrato.

Riguardo all'azione dei secondi, di fronte alla necessità di emigrare che grava sulle nostre popolazioni, non potrà essere disconosciuta la loro utilità, perchè costituiscono una mirabile forza organizzatrice di operai dispersi in tutto il paese verso i centri di lavoro. Oltre a ciò, i capitalisti esteri, ed in special modo i proprietari di fornaci, difficilmente assumerebbero alle dipendenze i nostri lavoratori, senza la mediazione di questi imprenditori, che hanno le arti ed i mezzi per disciplinarli e dirigerli. Io quindi credo, pur deplorando i loro procedimenti, che sia follia il pensare di soppiantarli con una qualsiasi forma ipotetica di mediazione, per porre rimedio ai mali che con loro apportano e che alla fine si riducono a quel maggiore sfruttamento sempre ed ovunque presentato dalle minuscole imprese. Ciò equivarrebbe a pretendere d'eliminare dalla costituzione economica attuale la piccola industria in vista dei danni che reca.

Professioni secondarie.

Abbiamo veduto come, dopo questa gran massa di muratori, scalpellini e braccianti, che più o meno partono da tutta la provincia e rappresentano l'85 per cento degli emigranti superiori ai 14 anni, vengano gli agricoltori, contadini e pastori ed altri addetti ai lavori campestri, col 7.72 per cento. Costoro s'impiegano generalmente come fornaciai; dalla Carnia e dai distretti di Gemona e di Tarcento partono per occuparsi, invece, in certo numero come boscaioli e carbonai, rimanendo all'estero anche per 3-4 anni.

(1) Avv. Gaetano Tescari, *La Giustizia nel circondario di Udine*. Relazione statistica giudiziaria, 1901.

Dopo i contadini abbiamo circa il 2 per cento di " artigiani ed operai addetti all'esercizio di altre arti e mestieri ", la cui professione esercitata all'estero è difficile stabilire.

Da molti paesi si emigra, dedicandosi per atavica consuetudine alla medesima occupazione, che costituisce quasi una specialità. Così falegnami e segantini provengono specialmente dall'alta vallata di San Pietro in Carnia e da Preone, i tessitori da Ampezzo, dai due Forni Savorgnani e da Lauco, i sarti da Zuglio, Ampezzo, Ovaro. Da Gemona, da Tarcento, da Spilimbergo emigrano nel dicembre, per 3 o 4 mesi, 400-600 operai, abilissimi e reputatissimi confezionatori di carne suina, che trovano impiego in fabbriche di salami in Austria, nell'Ungheria, nella Croazia. Alcuni di costoro, arricchiti, hanno soppiantato il principale, sono divenuti suoi soci o hanno addirittura costruito nuove fabbriche (1).

Segue la notevole cifra di 477 persone " esercenti mestieri girovaghi ", rappresentanti l'1. 19 per cento degli emigranti, cifra notevolmente inferiore al vero per la irregolarità di questo movimento di ogni ora e per la difficoltà di registrarlo. Quasi tutto il materiale prodotto dalle Coltellerie (o meglio dalla Società cooperativa delle Industrie fabbrili di Maniago, nelle 240 sue piccole officine, che ritirano la materia prima del magazzino sociale, al quale si riconcentra lavorata) viene venduto per mezzo di venditori girovaghi del paese, sparsi per tutto il mondo. Partono da casa con un migliaio di lire di

(1) Cito alcune Ditte fabbricanti salumerie all'estero, che impiegano operai friulani:

				Produzione
Forgiarini Giovanni, Szegedin	Operai	60	Quintali	2,000
Fratelli Vidoni di Artegna, Debreczin e Vienna	"	60	"	2,000
Job u. Burghart, Hunberg	"	50	"	1,500
Dozzi, Budapest	"	40	"	1,500
Dal Medico Giovanni, Budapest	"	70	"	2,500
Creisser Rodolfo, Budapest	"	80	"	3,000
Venturini e Busolini, Lubiana	"	30	"	500
Andretto Antonio, Lubiana	"	30	"	450
Hermann Härz und Sohn, Budapest	"	150	"	5,000
Grausmann u. C., Budapest	"	40	"	1,500
Rüdlich, Raab	"	50	"	1,800
Totale	Operai	660	Quintali	21,750

I proprietari delle Ditte summenzionate sono friulani, meno quelli delle ultime tre, nelle quali i Friulani fungono da direttori od hanno qualche impiego di capitali.

materiale, che si fanno di tanto in tanto rifornire, stanno lontani due o tre anni, ritornando quando abbiano guadagnato un buon gruzzolo.

Altri girovaghi, che danno contributo sia all'emigrazione all'interno, come all'estero, sono gli arrotini, che partono da Paluzza, Paularo, Treppo Carnico e Ligosullo, nel quale comunello rappresentano quasi tutto il contributo che esso dà all'emigrazione. La valle di Resia dà gran numero di calderai.

Da Claut, da Cimolais emigrano le povere venditrici di oggetti di legno di uso domestico, che vediamo in tutti i mercati, e ovunque si incontrano. riunite in gruppi di due o tre, coi loro bimbi sul carro o nelle gerle, trascinare il carico della loro povera mercanzia come bestie da soma. I loro uomini l'estate emigrano, l'inverno confezionano nelle stalle il materiale che viene smerciato in questa forma. Altri merciai ambulanti si notano nei distretti di San Pietro al Natisone.

La statistica segna in seguito la cifra dei domestici, garzoni, nutrici, che provengono di preferenza dal monte. Nel 1900 abbiamo 57 uomini e 253 donne, ma il loro contributo è ancora maggiore nell'emigrazione interna; della loro vita abbiamo già diffusamente parlato.

Da Resiutta partono piccoli commercianti di frutta e di primizie, che ricevono da un grosso industriale del luogo, la ditta Di Leonardo, la quale ritira treni interi di merci dai paesi meridionali ed ha rappresentanze a Vienna, Berlino, Praga, Pietroburgo. Costoro hanno negozi e banchi sparsi in moltissime città dell'Austria, della Germania e della Russia.

È a notarsi che in alcuni di questi mestieri secondari si sono conservati i caratteri dell'emigrazione antica; quando senza danno dell'occupazione intrapresa lo si può, si tende a rimpatriare nei mesi di luglio ed agosto, anzichè in quelli invernali, per dare l'aiuto delle proprie braccia alle donne ed ai vecchi, rimasti a coltivare l'immancabile minuscolo podere avito.

Caratteri economici, intellettuali e morali.

Non è possibile studiare i caratteri generali della massa della nostra emigrazione da un sol punto di vista. Nel corso di questo studio abbiamo notato più volte profonde differenze di sentimenti, di abitudini, di costumi, di bisogni esistenti nel vario contingente dei nostri emigranti.

Da un lato abbiamo un gruppo numeroso di esperti *polier*, provetti capi-opera, industri muratori, che muovono dalla montagna, o da qualche paesetto attorno ad Udine, che hanno una matura esperienza di tutta una vita

di lavoro all'estero, che hanno compreso l'emigrazione come una necessaria consuetudine della loro professione, che sono educati, per lungo contatto coi lavoratori stranieri, al tenore di vita di una più civile convivenza, che per conseguire la vittoria nella lotta sul mercato internazionale del lavoro hanno compreso la necessità di accrescere le proprie cognizioni professionali, di educare l'intelletto nelle scuole d'arti e mestieri e la mente con le letture e con lo studio delle lingue. Costoro con questi mezzi civili hanno saputo vincere la concorrenza degli indigeni e conquistare tale coscienza del proprio valore, da determinarli a ripudiare i bassi salari; oltre a ciò, vanno meritamente orgogliosi di una intelligenza pronta ed aperta, accoppiata ad una non comune resistenza fisica e ad una straordinaria adattabilità ai lavori più diversi. Per queste doti godono gran fama all'estero, tanto da essere non solo preferiti ai lavoratori indigeni, ma da ottenere sovente salari maggiori.

Dall'altro lato abbiamo la folla dei braccianti, dei giornalieri, dei contadini, occupati nelle fornaci, nei lavori di sterro ed in genere nei mestieri inferiori, ove una specializzazione tecnica, una certa abilità non è necessaria, ove le uniche doti preferite sono una grande resistenza fisica e una modica pretesa di salari. Costoro vivono di poco e si accontentano di poco, non riescono ad assimilarsi alle abitudini locali, vanno distinti per l'incuria del vestire, per il depresso sentimento della dignità umana, per la facilità con cui trascendono nell'ubbriacarsi in seguito all'abbrutimento di un pesante lavoro: e perciò appunto rappresentano la parte meno accetta, più compassionevole e più disprezzata dei nostri lavoratori.

Abbiamo veduto come a costituire questo contingente contribuiscano vari elementi: anzitutto la parte più recente, meno esperta della nostra emigrazione, che da qualche anno si recluta in ispecial modo al piano, poi coloro che per una ragione qualsiasi risultano spostati nella economia del paese: ad esempio, i piccoli proprietari oberati dai debiti, o costretti per le gravi spese di una famiglia numerosa o in causa di una cattiva amministrazione a vendere i propri terreni, i mezzadri rovinati nella gestione di una colonia, o indebitati coi proprietari; accanto a costoro i giornalieri ed i " sottani ", obbligati ad infimi salari, non più sufficienti a sopperire ai nuovi bisogni che la civiltà va diffondendo, ed infine tutti i malcontenti, che vivono alla giornata, e, attratti dall'esempio e dalla diffusa consuetudine, sperano con sette od otto mesi di lavoro, sia pure intenso, sia pure gravato di disagi, di metter da parte un certo gruzzolo di risparmi. Questo consente, secondo le diverse condizioni e secondo gli individui, di riaccomodare le

finanze dissestate; di provvedere al mantenimento della famiglia durante l'inverno, di appagare la speranza lungamente accarezzata dell'impiego del piccolo capitale nell'acquisto di un'armenta od anche di vivere in riposo l'inverno, consumando quanto fu raccolto durante l'estate, per poi riprendere nell'anno venturo la stessa odissea. Tuttavia il movente ad emigrare non si trova in costoro in quella inquietudine, in quel bisogno incessante di cambiare di aria e di cielo e in quella tendenza alla vita nomade, girovaga, che il Paulucci de' Calboli riscontra nelle popolazioni meridionali. L'emigrazione per essi è, a seconda dei casi, una necessità economica immediata, il tentativo di un piccolo colpo di fortuna, e con l'andare degli anni diviene un'abitudine e una necessità professionale (1).

Non è facile lo stabilire quale sia il contributo dato al contingente totale dei nostri emigranti dalle due diverse categorie di lavoratori più sopra distinte; per deduzione si potrà approssimativamente fissare la proporzione in una metà, se si consideri che una ventina d'anni sono le statistiche ufficiali segnavano già una metà degli emigranti attuali, e che i muratori, come abbiamo veduto, sono saliti da una percentuale del 10. 64, che avevano nel 1888, ad una di 45. 40, che toccarono nel 1900.

Fu detto che gli emigranti italiani all'estero rappresentavano la democrazia del lavoro e gli operai indigeni l'aristocrazia. La frase d'effetto parve vera e fu accettata e ripetuta. È diffusa convinzione che il nostro lavoratore non possa trovare impiego all'estero se non perchè compie a prezzo inferiore la medesima qualità e quantità di lavoro di un indigeno. Per quanto è stato detto innanzi nei riguardi dell'emigrazione friulana, ciò non è che relativamente vero. Il Friuli esporta fra i suoi emigranti anche una vera aristocrazia del lavoro, non solo preferita agli indigeni per le mirabili doti del suo ingegno, ma anche meglio pagata, e che non accetterebbe salari che non le consentissero un compenso per sopperire ai maggiori disagi e spese che deve sostenere in causa dei viaggi e vivendo lungi dal suo paese. L'*Arbeitsmarkt*, organo della Federazione degli Uffici tedeschi di mediazione del lavoro, nel n. 3 del 1899, pag. 36, riportato dal Matteotti (op. cit.), nota come l'emigrazione italiana non sia più costituita solo di lavoratori non istruiti (" unge-

(1) Il carattere consuetudinario della maggioranza della nostra emigrazione, oltre che dalle statistiche in costante aumento, risulta dalle abitudini straniere diffuse nella provincia, nella lingua, che alcuni hanno completamente e irreparabilmente imbastardito di motti tedeschi, slavi, rumeni, nel vestire con foggie estere (stiriane, tirolesi, serbe), nell'abitudine di esprimere i valori in monete estere, ecc.

lernte Arbeiter „), ma anche di istruiti („ gelernte Arbeiter „). Si trovano, dice l'autore dell'articolo, occupati nelle vetrerie, nelle miniere, in tutti i rami dell'industria in generale. Altre riviste e giornali professionali, sia di operai, sia d'imprenditori di costruzioni e di ingegneri dell'estero, hanno notato più volte la superiorità tecnica del muratore friulano di fronte agli indigeni. Si può asserire che spetta all'emigrazione friulana il vanto di avere distinto ed elevato nella massa comune della democrazia italiana del lavoro alcuni nuclei di aristocrazia, vittoriosi sul mercato internazionale della mano d'opera.

Un carattere comune a tutti i nostri emigranti, che pur troppo molte volte impedisce sia posto in sufficiente rilievo questo movimento di elevazione materiale e morale, sta nella avidità di guadagno, nella tenacia e nella necessità del risparmio, che troppo spesso fa loro dimenticare la dignità di un più elevato tenore di vita ed il desiderio di un miglioramento della loro condizione sociale, quando questo non sia per dare una utilità immediata. D'altra parte, le fatiche e i disagi necessari al guadagno, ai quali giornalmente si assoggettano, non fanno che dare maggior incremento a questa loro naturale tendenza, la quale spiega molte caratteristiche della loro psicologia e della loro morale. In vista del fine da raggiungere, preferiscono lunghe giornate con mercedi elevate, anche in misura non proporzionata al salario delle giornate brevi; così, dove il salario è calcolato ad ora, amano lunghe giornate di lavoro anche con diminuzione della mercede di ogni ora. Pare che una continua fretta, un costante calcolo del tempo incalzi loro la vita. Preferiscono lavori più gravosi, purchè meglio retribuiti; e nel caso ottengano vitto ed alloggio, anche una diminuzione di salario maggiore del vantaggio realmente avuto.

Ugualmente, i capi, gl'imprenditori, di fronte alla mèta cui mirano, non hanno scrupolo alcuno nella scelta di mezzi; da ciò esosità, continui inganni, frequenti frodi, da un lato contro gli operai, dall'altro contro i fornitori del luogo, contro gli altri imprenditori, contro i proprietari delle fornaci.

Questa loro ossessione del risparmio li induce, qualora si trovino in aperta e libera concorrenza col lavoro indigeno, massime nelle infime professioni, ad un tenore di vita bassissimo, a fine di non intaccare quanto è possibile mettere a parte e di compensare le spese di viaggio. In tal maniera controbilanciano l'elevato tenore di vita dell'indigeno. Ma questa stessa loro consuetudine di una vita di stenti e privazioni qualche volta necessariamente li sospinge, quasi in compenso, a improvvisi disordini, a eccessive libazioni: dopo le

quali ritornano al lavoro col corpo spossato, ma col rimordimento del denaro sprecato e quindi con una maggiore tenacia di sacrificio.

E da questo punto di vista noi vediamo svolgersi la loro condotta di fronte alle organizzazioni operaie dell'estero, alle quali aderiscono per quella forza di attrazione, che da esse promana, per quella necessità, da cui sembrano animati tutti i nostri emigranti, di adattarsi all'ambiente, in cui devono vivere, eliminando tutti i movimenti di repulsione, che contro di essi si possono levare. I fornaciai non si trovano di fronte ad alcuna organizzazione, e vi rimangono assolutamente estranei. Vi partecipano invece i muratori, alcuno dei quali salì persino alla presidenza di non so quale associazione della Germania; ma i vincoli dell'organizzazione si estendono limitatamente e debolmente per lo stato instabile, mutevole, precario dei nostri emigranti.

Una dolorosa piaga della nostra emigrazione sono anche i " crumiri " per professione: operai che annualmente vanno ad offrire l'opera propria agli imprenditori quando si verifica o minaccia uno sciopero. Sono una piccola schiera, oggetto di desiderio e poi di disprezzo per gli stessi capitalisti. La " Unione muraria tedesca " sostiene che l'opera loro ebbe a guastare tutte le lotte di lavoro da essa intraprese in Germania da dieci anni a questa parte. Ciò inacerbisce i rapporti fra tutta la massa dei nostri lavoratori e quelli dell'estero; nell'opinione pubblica, già molto mal disposta, si determina una corrente di aperta ostilità. In parecchie città della Germania i nostri operai non possono, come una volta, trovare occupazione, e nelle organizzazioni si va dicendo che, se le cose non mutano, si leverà il grido di: fuori gli Italiani.

Anche in quest'opera di " crumiraggio " emerge la parte meno destra, meno colta della nostra emigrazione. È a notarsi ancora che questa condotta di fronte alle organizzazioni professionali dell'estero è dovuta quasi tutta all'opera di imprenditori che organizzano e conducono le squadre sul lavoro abbandonato, imponendo taglie e tentando veri ricatti a danno delle associazioni in lotta. L'*Operaio Italiano*, da Amburgo ed ora da Berlino, per più di tre mesi pubblicò articoli roventi contro i Friulani traditori e mise in testa alla prima colonna, in un trafiletto intitolato " Alla gogna ", il nome di 23 imprenditori " capi crumiri ", dei quali 21 friulani!

***

Un'importante caratteristica differenzia la nostra emigrazione da quella di altre regioni, ed è che essa rappresenta pure una vera esportazione di capi-

tale, il quale cerca e trova impiego all'estero in due modi: o in un ordine assolutamente sussidiario e complementare alla nostra esportazione di braccia, o in una via indipendente, pur servendosi dei nostri lavoratori. Viene impiegato giusta il primo sistema tutto il capitale esportato temporaneamente dal numeroso stuolo dei piccoli imprenditori, i cui procedimenti abbiamo esaminato. Costoro in tanto riescono nella loro speculazione, in quanto abbiano una emigrazione di braccia da organizzare, dirigere e sfruttare allo scopo; senza di questa non potrebbero affrontare l'alea di un'impresa. Questo piccolo capitale riesce pertanto ad essere un complemento della forza-lavoro esportata, contribuendo a fare in modo che essa sia meglio accetta e più ricercata e dirigendola verso occupazioni, che da sola non potrebbe conquistare. Abbiamo computato approssimativamente in tutto il Friuli questi imprenditori a 2000; il capitale normalmente impiegato nelle loro imprese va, secondo la diversa importanza, da 1000 a 4000 lire e più. Restringendo tale supposizione ad una media di sole lire 2000, si avrebbe una esportazione annua di 4 milioni di lire. Questo capitale è nella massima parte costituito dal risparmio operaio accumulato in più anni di emigrazione, e per le imprese di certo rilievo concorrono qualche volta anche il credito cambiario e quello ipotecario.

Accanto a questo piccolo capitale vincolato alla nostra emigrazione, abbiamo una esportazione di capitale del tutto indipendente, impiegato dai grandi imprenditori nelle imprese da loro assunte all'estero, nelle quali normalmente, ma non necessariamente, vengono occupati lavoratori friulani. Sono costruzioni di grandi edifici, di ferrovie, di fognature, di lavori portuali, di canali, ecc., che vengono deliberate in pubbliche licitazioni. Cito fra le più importanti ditte il conte Giacomo Ciconi di Moncecon, di Vito d'Asio, divenuto con l'emigrazione da semplice operaio milionario e conte, che tra le numerose sue imprese ebbe la costruzione della linea ferroviaria Assling-Gorizia, e i lavori portuali di Trieste; la ditta Rizzani, di Udine, imprenditrice, tra altro, dei lavori di bonifica e irrigazione dell'agro Monfalconese; Girolamo d'Aronco, di Udine, che costruì importanti acquedotti in Istria e Dalmazia; la ditta d'Odorico, di Sequals, specialista per lavori in terrazzi e mosaici, con clientela specialmente in Austria; Giacomo Ciani, di Sequals, con un laboratorio di marmi in Praga; le imprese Franz, di Moggio, e Camavitto; da ultimo la ditta Foraboschi, imprenditrice di grandi lavori di diboscamento in Bosnia, che nello scorso anno costruì una fabbrica di mattoni a Irkutsck, presso il lago Baikal, nella Siberia meridionale.

Accanto a questi, non può tacersi dei capitali impiegati all'estero nel commercio delle frutta e della verdura, in ispecial modo dalla ditta Di Leonardo, di Moggio, e dalla ditta Luigi Tuis, con rappresentanze nelle principali capitali d'Europa.

Questo grande capitale si serve di preferenza della mano d'opera friulana; tuttavia ordinariamente non riesce ad essere, a differenza del capitale dei piccoli imprenditori, che una forza puramente alimentatrice ed incitatrice, anzichè organizzatrice, della nostra emigrazione, di fronte alla quale riesce a trovarsi presso a poco nelle eguali condizioni del capitale straniero. Si procura generalmente la mano d'opera di cui ha bisogno per mezzo dei capi-opera o dei " polier ", quando non preferisca, il che avviene specialmente nei lavori di costruzioni ferroviarie, subappaltare piccoli lotti ad imprenditori minori, ciò che consente un grande risparmio di spese amministrative, di direzione e di sorveglianza. Così avviene che esso non è per nulla legato e connesso alle vicende della nostra emigrazione, avendo sempre aperto l'adito a ricorrere ai lavoratori indigeni. Non mi è qui possibile stabilire a quali somme ascenda, nè ricercare quale sia la sua origine.

III. — Cause ed effetti.

La vita economico-sociale delle popolazioni del Friuli.

Per i caratteri multiformi e quasi discordi che presenta in ogni sua manifestazione, per i contingenti diversi che vengono a costituirla, non può ritenersi che la nostra emigrazione muova da un unico e semplice fattore; necessariamente devono concorrere a determinarla cause molteplici e complesse.

Secondo l'inchiesta eseguita nel 1881 dalla Direzione generale della statistica (1), il 55 per cento dell'emigrazione del Friuli sarebbe dovuto al desiderio di miglior fortuna, il 39 per cento alla miseria, il 6 per cento ad altre cause, in particolar modo a dissesti finanziari (debiti, fallimenti, cattive annate). Questo apprezzamento è confermato dalla Prefettura, che specialmente l'emigrazione permanente scrive aver luogo " tutta fra piccoli possidenti e agricoltori, che abbandonano il paese stabilmente non per bisogno, ma per desiderio di migliorar fortuna, e si trovano provvisti di mezzi per fare il viaggio ". Altri invece indicarono come causa generale, costante dell'emigrazione la miseria; ma con queste affermazioni si fugge, non si affronta il problema, se ne maschera la soluzione, poichè la miseria non è altro che l'immediata espressione, la palpabile manifestazione di altre cause dolorose. Parimente, il porre fra i fattori predominanti di emigrazione " il desiderio di miglior fortuna " è appigliarsi all'equivoco, poichè si può star bene e desiderare di star meglio e si può stare per cento ragioni male e desiderare di stare meno peggio: oltre a ciò, la frase è soverchiamente lata e vaga, potendo comprendere il desiderare un miglioramento della propria condizione, l'aspirare ad uscire da uno stato doloroso di vita, il che non è altro che il naturale agitarsi per la ricerca della felicità, che è lo scopo d'ogni azione umana, e non la fonte peculiare dell'emigrazione.

Il nostro lavoratore non è certo spinto a quest'esodo dalla patria, divenuto ormai tanto generale, dal capriccio, ma dall'influenza determinante delle condizioni materiali in cui vive, sulle quali quindi converrà portare la nostra indagine.

---

(1) Direzione generale della statistica. *Statistica dell'emigrazione italiana all'estero nel 1881* (pag. 73).

Abbiamo accennato più volte alla grande diversità d'aspetto fisico, d'ambiente economico, di tradizioni, di produzione esistenti tra la parte montana del Friuli e quella piana, tra le quali funge da anello di congiunzione la zona pedemontana, che sembra risentire l'influenza delle caratteristiche condizioni dell'una e dell'altra. Per questa disformità non è quindi possibile iniziare la nostra indagine da un solo punto di vista, ma converrà tentare un'analisi distinta di questi diversi modi di essere e di vivere come fattori di emigrazione.

***

Abbiamo notato nell'alto Friuli (1) una media bassissima della densità della popolazione: 49 abitanti per chilometro quadrato contro 94 che segna la provincia intera secondo l'ultimo censimento (pag. 27). I monti e le valli che lo costituiscono sono sterili. In Carnia, sopra 121,805 ettari di terra, ne abbiamo:

di prati	Ettari	18,509	15 °/o
„ pascoli	„	35,057	29 °/o
„ boschi	„	29,490	24 °/o
„ strade	„	6,598	5 °/o
sterile (roccie, torrenti, paludi)	„	29,262	24 °/o
	Ettari	108,128	

Dimodochè il terreno coltivabile si riduce ad una percentuale bassissima. Ugualmente assai scarso è il terreno produttivo nel distretto di Moggio. Il censo nel 1879 calcolava, secondo il Morpurgo (2), che, sopra un totale di 46,197 ettari, la superficie produttiva si estendesse per 36,040 ettari e che ben 10,157 ettari, oltre il 22 per cento del totale, rappresentassero terreni sterili. Più scarso è ancora il territorio coltivato a campagna, poichè gli spazi piani o lievemente inclinati si trovano ristretti a brevi tratti di fondo delle vallate ancora salvi dalla rapacità dei torrenti, dalla invasione delle ghiaie, ovvero ai terrazzi più o meno antichi, che qua e là interrompono l'asprezza dei soliti pendii montuosi.

(1) Il distretto di San Pietro al Natisone fa eccezione per la densità della popolazione, che è di 92 abitanti per chilometro quadrato; va distinto ancora per un vivo e fertile mantello vegetale che copre i suoi monti, per differenti condizioni di vita alle quali corrisponde una emigrazione molto bassa.

(2) Emilio Morpurgo, *Inchiesta agraria.*

In tutta la zona montana la proprietà è talmente suddivisa e frazionata in minuscoli possedimenti, che Don Eugenio Blanchini può affermare (1) che nel distretto di San Pietro al Natisone un campo friulano (m. q. 3505) porta talvolta l'enorme ed incredibile cifra di 70 ed anche 80 numeri mappali. La superficie di ettari 16,155, con 71,281 numeri mappali, è suddivisa al 1° settembre 1895 su ben 8452 ditte, il che è a dire sul 59 per cento della popolazione, con una estensione media di ettari 1. 91 per proprietario.

Ugualmente nel distretto di Moggio il Morpurgo (inchiesta citata) fa ascendere il numero dei possidenti a 8474, numero che il Marinelli (2) giudica assurdo e corrispondente forse al numero delle particelle censuarie, ma non è: anzi risalendo questi dati a ben 20 anni fa, io credo sieno oggi molto inferiori al vero. È noto ancora che sino dal censo provvisorio del 1809 la proprietà era minuscola. Questa polverizzazione della proprietà fondiaria ha negli ultimi decenni ricevuto nuovo incremento dalla vendita o dalla cessione ad enfiteusi di beni comunali e dal continuo sminuzzamento, di fronte all'offerta del risparmio dell'emigrazione, dei beni di una certa estensione. Per cui abbiamo il 5 per cento degli abitanti possidenti, con una estensione per ogni proprietario di ettari 4.25 di terreno produttivo. Di questi immobili ben 8452, cioè quasi la totalità, rappresentano poderi, la cui rendita fondiaria è inferiore a lire 100 e appena 3 fra essi ne hanno una superiore a lire 1000. Uguali dati si potrebbero citare per la Carnia.

Questi piccoli campi sono condotti ad economia coi soliti tradizionali sistemi e resi tuttavia fertili in grazia a copioso ed ottimo concime animale. Vengono coltivati nella maggioranza a fagioli, patate e granoturco, la produzione complessiva del quale non raggiunge un terzo del bisogno; altri sono lasciati a prato. Se ne ritraggono ancora frutta e legna, che vengono vendute in provincia. Vi sono rari esempi di locazioni di terreni con corrisponsione di affitti per lo più in denaro; le colonie agricole vi sono quasi sconosciute, v'è qualche accenno invece di colonia prativa.

Accanto a questi minuscoli frazionamenti del terreno, abbiamo però splendidi boschi e vasti e numerosi pascoli estivi, circa 300, che per tre mesi accolgono a monticare numerosissime mandre e specialmente i bovini dei piccoli proprietari, a cui difetta il fieno per l'annata. Appartengono ai co-

---

(1) Don Eugenio Blanchini. *La proprietà agraria ed i bisogni economici e sociali degli agricoltori nel Friuli italiano.* — Udine, 1900.

(2) O. Marinelli. *Guida della Carnia.* — Udine, 1892.

muni, a consorzi, a privati e vengono dati in affitto ai " malghesi „ (per lo più capitalisti del luogo, che se ne sono fatti un monopolio), i quali si procurano fino dall'autunno precedente un certo numero d'armente da condurre a monticare, corrispondendo al possessore delle medesime un compenso per il latte prodotto. Alcune di queste malghe, da parecchi anni, per iniziativa di qualche comune, sono condotte a sistema cooperativo dai comunisti possessori di bestiame, con ottimo risultato economico e con lodevole tutela delle necessità di coltura dei pascoli (1).

Per l'estensione delle malghe e dei prati v'è diffusa l'industria del caseificio, per mezzo di buon numero di latterie, delle quali circa una trentina sono cooperative.

La regione impiega circa il 4 per cento della sua popolazione nelle solite piccole industrie dei paesi di montagna (molini, segherie, cave, concerie), in qualche altra di poco conto, come quella dei telai casalinghi (Verzegnis, Tolmezzo, Ampezzo) che va scomparendo, ed in alcune recenti (cotonifici, cartiere).

Da quanto fu esposto appare come le principali fonti di sostentamento di questa regione montana del Friuli si trovino nella pastorizia, nella selvicoltura, e nella misera agricoltura. Ora conviene osservare che appunto sui prodotti di quest'ultima la maggioranza della popolazione deve far calcolo; ma la infinitesima proprietà fondiaria, che abbiamo veduto essere la caratteristica della sua costituzione economica, nonchè dare al lavoratore sufficienti mezzi di sostentamento e assicurargli una minima facoltà di opzione, è per esso la fonte di infiniti ed ignorati sacrifici. La lotta che questi lavoratori-proprietari devono sostenere per non soccombere è terribile, qualche volta dovendo persino lesinare sul vitto per pagare le imposte. Tuttavia l'affetto tenace, che li lega alla loro casetta e alla terra, le quali per il costume, per la tradizione sono divenute quasi una appendice necessaria dell'individuo o della famiglia, fa loro affrontare e sopportare qualsiasi privazione, certo inadeguata ai miseri vantaggi che ne conseguono. Costoro sarebbero nella generalità costretti ad offrire altrui il lavoro, che il loro podere non può richiedere, verso retribuzioni che sarebbero infime in vista della grande offerta e della esiguità della domanda.

La necessità di provvedere ai mezzi di sostentamento che la regione

---

(1) Dott. Tonizzo. *Associazione agraria friulana - Pascoli Alpini (Spilimbergo e Maniago).* Udine, 1903.

non presenta; il desiderio di tenersi ad un livello di vita alquanto elevato, che è venuto propagandosi nel paese, con la civiltà che sempre si estende, coi prodotti della grande industria, che conquistano ognora nuovi mercati; l'amore per la terra, per la propria casa; un certo spirito tenace, freddo, calcolatore, intraprendente, avido di denaro; e d'altra parte una tradizione di molti secoli; la consuetudine di cercare e di trovare all'estero un'occupazione sicura; l'attrattiva di elevati salari e la speranza di buoni risparmi; l'esempio della fortuna dei compaesani: ecco le basi, ecco i fattori dell'emigrazione temporanea di questa gente.

Il risparmio diffuso, l'abbondanza di piccoli capitali che non trovano impiego in patria, ne sono divenute alla lor volta forze alimentatrici e organizzatrici.

Così le condizioni economiche del paese hanno fatto dell'emigrare la professione più diffusa, più generale, ed hanno determinato ed indirizzato a questo unico scopo la coltura, il mestiere dei lavoratori; cosicchè per queste popolazioni l'emigrazione è divenuta una necessità ineluttabile, che solo una radicale trasformazione della loro costituzione economica potrebbe distruggere in un lungo corso di anni.

***

La regione piana del Friuli (Sacile, Pordenone, San Vito al Tagliamento, Codroipo, Latisana, Palmanova, e la parte meridionale del distretto d'Udine) si stende sino al mare con terreni di varia fertilità, ma generalmente poco profondi e ghiaiosi.

Vi domina la grande proprietà, che qualche volta assume le parvenze del latifondo, ed è gestita in tre modi: per mezzo di grandi affittuari (" stonti "), o a mezzadria, o ad economia. Va ricordata come caratteristica l'immensa tenuta di Fraforeano (Latisana) del conte de Asarta, deputato del collegio, descritta nella *Critica Sociale* da Guido Podrecca, come simbolo dell'agricoltura nell'avvenire (1). È di oltre 500 ettari, condotta ad economia con tutti i sistemi di una coltura razionale e con l'applicazione, per mezzo dell'elettricità, delle migliori macchine a tutte le funzioni della produzione.

Vi troviamo patti colonici ancora gravati (come notava anche l'avv. P. Ca-

(1) Guido Podrecca. *L'Agricoltura dell'avvenire.* — *Critica Sociale*, agosto 1896.

pellani in un Congresso di agricoltori (1) indetto dall'Associazione Agraria Friulana) di regalie, di onoranze, di prestazioni d'opera gratuite o retribuite da infimi salari: uno o due uomini d'obbligo per lavorare la terra tenuta in economia dal padrone. Altre volte, qua e là, i coloni devono lottare con la deficienza del terreno dato loro per il foraggio. Contuttociò il contratto di mezzadria che vi predomina, come quello che presuppone una certa agiatezza nel contadino, è a considerarsi ancora il migliore. Esso però riceve nella provincia molteplici modificazioni nei riguardi della distribuzione dei prodotti.

Dopo la " colonia parziaria ", che è un contratto misto di fitto e mezzadria (un corrispettivo in prodotti e in denaro e mezzo prodotto vino e bozzoli), si ha la forma dell'affitto semplice, in generale poco usato.

Queste figure di contratti, se le cose procedono bene, non vengono a porre il lavoratore in cattive condizioni, ma sono però dominate da una comune caratteristica, poichè il lavoratore, in virtù delle obbligazioni assunte, viene ad essere vincolato alla terra, dalla quale non può allontanarsi senza porre in pericolo i prodotti dell'annata e quindi i propri mezzi di sostentamento.

Ma le grandi affittanze e la conduzione ad economia dei terreni, che in certa misura ogni grande proprietario si riserva, richiedono l'esistenza di un vero salariato agricolo. Abbiamo veduto come alla necessità provvedano in parte gli uomini d'obbligo ordinariamente forniti dai coloni; ma, poichè costoro sono ben lungi dal sopperire al bisogno, i grandi conduttori di terreni vincolano alla proprietà altri contadini: " i sottani ", ed i " boari ".

Il sottano è il vero salariato giornaliero: riceve in locazione dal proprietario l'abitazione e un campo (mq. 3500), dal quale ricava, se le cose procedono bene, la polenta per l'annata; corrisponde per l'una e per l'altro, per lo più, un centinaio circa di lire a titolo d'affitto, obbliga inoltre sè ed uno o due membri della propria famiglia a recarsi a lavorare al servizio del proprietario per tutta la durata della locazione, quando questi ne abbia bisogno, verso un salario infimo, che qualche volta non tocca neppure una lira al giorno, e sul quale viene persino trattenuta una quota ad estinzione anticipata dell'affitto da pagarsi. Ogni famiglia di sottani alleva un suino, che rappresenta per essa quasi una cassa di risparmio, in cui è necessario ogni giorno deporre una quota; venduto alla fine dell'anno, serve a pagare al proprietario il residuo affitto.

---

(1) *Bollettino dell'Associazione Agraria Friulana*, giugno 1902.

L'inosservanza a questo stato di servitù, il sottrarsi a questo lavoro obbligato, provoca lo sfratto dalla casa e qualche volta persino la necessità di abbandonare il paese per l'impossibilità di trovare una abitazione, il monopolio delle quali è in mano dei proprietari. La condizione di questi lavoratori è infelicissima: aggiogati, come sono, al carro della grande proprietà, non solo hanno preclusa la via a qualsiasi movimento, e sono costretti per i medesimi salari a lavori normalmente molto più retribuiti (falciatura, mietitura, ecc.), ma sono persino impediti di dare l'opera propria ove sono offerti salari maggiori.

Presso a poco eguale è lo stato dei " boari ", che ricevono un salario in natura, ad es.: un ettolitro di granoturco, 60 fascine, lire 9. 50 al mese per persona, e per ogni famiglia l'abitazione gratuita, un campo a terzadria, bozzoli a mezzadria.

I sottani e i boari vivono di polenta e un po' di latte al mattino, minestra di fagioli a mezzodì, alla sera " radicchio " mal condito, qualche volta un pezzetto di formaggio o pesce salato; costoro dànno il maggiore contingente alla pellagra.

Nel paese l'industria è scarsa: le ragazze, che possono fuggir dai campi, accorrono nelle filande; altre vengono in città a lavorare in vari stabilimenti, ove trovano vitto e alloggio.

Quasi tutta la vita economica del paese posa quindi direttamente sulla terra. Quando a qualche colono, per una ragione qualsiasi, le cose vanno male e comincia ad indebitarsi col padrone o a cadere in mano dell'usura; quando la famiglia è più numerosa di quanto il lavoro della colonia non richieda e non consenta; ecco che dalla terra la necessità stacca qualche elemento, che va a ricercare nei risparmi dell'emigrazione un aiuto alle finanze dissestate dell'azienda. Così allorquando viene a sfasciarsi qualche famiglia colonica caduta in rovina, e qualche " sottano " è riuscito a sottrarsi alla schiavitù padronale, ecco altri contingenti che sfuggono alla terra, alle mercedi irrisorie, ad uno stato di vita brutale senza alcuna speranza di uscita e cedono alle lusinghe del salario estero ben maggiore di quello percepito in patria ed al miraggio del primo inizio della formazione di un minuscolo capitale.

Tuttavia anche nella regione piana non manca di esercitare la sua influenza la piccola proprietà, che esiste in una certa misura accanto alla grande, Come nell'alto Friuli, essa, invece di saldare, di avvincere maggiormente il lavoratore alla terra, opera in senso inverso, poichè non suscita nell'animo di

chi la possiede la convinzione della necessità di conservarla, di migliorarla, di renderla produttiva ed ancora, se possibile, di accrescerla. Oltre a ciò, nel piccolo proprietario operano anche le altre cause, che agiscono sulle altre figure di lavoratori, che abbiamo innanzi descritto, sotto l'una o l'altra delle quali finisce, a sua volta, necessariamente per cadere.

Qui, a differenza della regione elevata del Friulì, l'emigrazione non ha fondamento nello stato normale della costituzione economica del paese, ma è determinata dalle crisi, dai casi, dirò così, patologici, che nella medesima si manifestano: essa quindi non è ancora divenuta una professione specifica e generale, rimane ancora l'espressione di necessità transitorie e dolorose della vita di quelle popolazioni. Vi mancano ancora i notevoli incrementi che nella regione nord vengono al movimento da una certa diffusione di piccoli capitali e risparmi, da un certo tenore elevato di vita. Per di più manca ancora l'abilità e la specializzazione professionale dovuta ad una lunga consuetudine emigratoria, per cui questi lavoratori sono costretti a dirigere il concorso dell'opera loro alle occupazioni accessorie all'industria dell'edilizia (fornaciai, terrazzieri), nelle quali le mercedi sono meno elevate.

Pertanto si spiega benissimo come il fenomeno nelle regioni del piano non abbia raggiunto cifre elevate ed è a ritenersi che, ove non è riuscito a mettere ancora profonde radici, sarebbe possibile estirparlo mediante una moderna ed umanitaria riforma del patto agrario, il cui augurio si levò sì alto nel citato congresso dei proprietari del Friuli, seguita da un elevamento dei salari, e accompagnata da una maggiore diffusione di industrie, in modo che si vengano ad eliminare le cause transitorie e dolorose da cui questo esodo ha origine.

Molti ritengono che questa tendenza ad emigrare sia dovuta a malvolere, al desiderio di abbandonare le noie della vita famigliare e paesana, al pensiero di poter racimolare un gruzzolo che permetta un vivere scioperato nell'inverno. Altri affermano che un buon contingente dell'emigrazione è dato dalle famiglie meno bisognose, che vengono a gettare sul mercato la dannosa concorrenza di una mano d'opera che non è mossa ad emigrare dal terribile impulso della necessità. Certamente qualche caso isolato può giustificare queste affermazioni, ma ognuno ricordi che nei bilanci famigliari non si legge sempre facilmente, che la vita condotta dai nostri emigranti, e specialmente dai fornaciai, è una spaventosa sequela di fatiche inumane, di sacrifici, di privazioni, e che i soli allettamenti di un elevato salario non possono certo farla preferire al quieto vivere della famiglia e del paese.

***

Questa analisi del Friuli, ripartito in tal modo per comodità di studio, non presume certo di fissare e scindere con una linea netta e precisa la costituzione delle singole regioni e la corrispondente emigrazione.

La regione média del Friuli è da ritenersi il *trait-d'union* fra la parte elevata e la piana, e i caratteri dell'una e dell'altra vi si vengono talmente e così variamente intrecciando sotto l'influenza delle peculiari condizioni del paese, che non è possibile stabilire a quali si debba assegnare la prevalenza. I fattori di emigrazione vengono a confondervisi, determinando conformi caratteristiche del fenomeno, ed il volerle analizzare minutamente condurrebbe facilmente a ripetizioni.

Giova per altro osservare che talora queste diverse causalità (bassi salari dei sottani, rovine dei coloni, ecc., e, d'altro lato, piccoli capitali privi d'impiego, nozioni professionali, consuetudini migratorie) vengono a sommare la loro specifica influenza, determinando forti cifre di emigrazione.

Così avviene che tutte le peculiari ragioni che vengono a portare una modificazione, una variazione qualsiasi nella costituzione economica, nelle complesse cause del fenomeno, vengono a dare ai suoi caratteri, alla sua intensità, forme diverse in ciascun paese. In tal modo la lontananza da contatti civili e dalla vita moderna capitalista, e conseguentemente una abitudine rispettata di costumi patriarcali, una natura poco intraprendente, una facile contentabilità spiegano come, fra i paesi montani, la Slavia figuri come eccezione, presentando un'emigrazione fra le più basse dei distretti della provincia. E al contrario caratteri opposti danno la ragione delle elevate cifre presentate dai distretti di Gemona e S. Daniele.

Emigrazione temporanea ed emigrazione permanente.

Quale diversità di cause e di rapporti intercede fra l'emigrazione temporanea e quella propria?

Certamente esse hanno in comune molti fattori della loro vitalità; tuttavia, per quanto riguarda il Friuli, è a ritenersi che la prima muova in special modo dalle condizioni permanenti e normali, attuali e passate della vita economica e sociale della nostra popolazione, il che sarebbe dimostrato dalla sua antichità e dal suo costante e secolare procedere; mentre, invece, nelle determinazioni

verso la seconda influiscono maggiormente cause esterne, o critiche e transitorie, e ne sarebbero prove la sua intensità minima, la breve sua storia, il suo procedimento a sbalzi.

L'una e l'altra esercitano la loro attrazione in diversi elementi, sia in rapporto alle professioni, sia in rapporto alle località. La temporanea recluta lavoratori specialmente nella parte montana, fra una turba di gente, che non spera di vivere con le risorse locali e conduce una vita di peregrinazioni, senza subire quasi l'influsso delle peculiari condizioni di alcun luogo, salvo tutt'al più quelle della patria, in quanto è costretta ad emigrarne.

L'emigrazione permanente stende invece le sue radici in mezzo ai contadini, ai coloni, ai braccianti, ai piccoli proprietari della parte bassa e pedemontana del Friuli, ed esercita la sua azione, sovente inacerbita dalle crisi, anche su quella parte di contingente dell'emigrazione temporanea, che da questa viene posta fuori combattimento, oppure su quella parte della stessa che non proviene da gente rotta alle peregrinazioni sino dalla gioventù, ma dai vinti, dai rovinati nelle diverse professioni, nelle diverse estrinsecazioni della vita economica usate in patria e che hanno cercato nell'emigrazione temporanea l'ultimo scampo. Costoro, appena divelti dalle tradizionali abitudini di vita e di lavoro del paese loro, male sanno adattarsi alle sofferenze, alle incertezze, alle delusioni, che incontra per questa via chi non l'ha battuta per molti anni, e facilmente cadono preda dell'emigrazione verso le Americhe.

Fu più volte affermato che ad una diminuzione dell'emigrazione temporanea corrisponde un aumento della propria. Nel manifesto di quel Comitato costituitosi in Udine, nel 1878, ad iniziativa dell'Associazione Agraria Friulana, del quale già parlammo. indicavasi con maggior precisione, fra le cause di questo primo " esodo „ transoceanico, la diminuita importanza dell'emi" grazione temporanea nell'Austria-Ungheria e Germania, perchè diminuiti " di fatto i lucri che se ne ritraevano „. Non v'ha alcun dubbio, che una stagione di lavoro nella generalità andata male per una ragione qualsiasi, diminuendo i profitti sui quali si era fatto calcolo, viene a rappresentare una crisi che peggiora notevolmente le condizioni del paese, che su di essa vive, a eliminare dal suo seno gli inetti, i vinti, e pertanto a dare di contraccolpo un diretto impulso all'emigrazione transoceanica.

Ma in tutto ciò conviene por mente al reddito dell'emigrazione temporanea sempre molto difficile a valutarsi, alle peculiari condizioni del paese e non alla espressione quantitativa del fenomeno datoci dalla statistica. La

corrispondenza di alcune cifre di diminuzione nella temporanea, seguita da un aumento della permanente, a ben poco può concludere. Così una diminuzione del contingente dell'emigrazione temporanea non sempre è prova di un minore reddito conseguitosi nell'anno antecedente, nè indizio di peggiorate condizioni economiche; può essere anche conseguenza, ad esempio, di una maggior richiesta di mano d'opera in patria, di un diminuito numero di lavori all'estero e pertanto non essere fattore d'emigrazione permanente. Questo invece può trovarsi sovente in una emigrazione temporanea in aumento, in special modo quando la sua progressione presentasi soverchiamente rapida, impulsiva, disordinata, e quando la sua intensità, non corrispondendo ad uguale richiesta di lavoro, è fonte di una dolorosa opera di concorrenza sul mercato del lavoro, per cui vengono ad aumentarsi in proporzione i dolori, le rovine, i mali, i disagi che ne scaturiscono e che ripercuotonsi nella vita del paese.

Capitale importato - Risparmio - Agricoltura - Industria.

I salari, di gran lunga eccedenti il minimo saggio, percepiti dai nostri lavoratori all'estero, oltre che diffondere le abitudini di un tenore di vita sufficientemente elevato, hanno anche, come abbiamo notato, consentito l'accumulazione di numerosi risparmi. Non è facile lo stabilire con precisione le somme annualmente introdotte in patria dall'emigrazione, mancando ogni dato positivo.

Per il sistema invalso di mandare qualche aiuto alla famiglia durante i lavori, si potrà trarre qualche deduzione dalle differenze tra il numero delle lettere raccomandate e l'importo dei vaglia provenienti dall'estero e pagati nella provincia durante i mesi di emigrazione e il corrispondente movimento degli altri mesi. Il Mantica (1) fa la differenza fra l'importo dei vaglia dall'estero pagati nei mesi di ottobre, novembre, dicembre, gennaio, febbraio e marzo, in cui non v'è emigrazione, e gli altri sei, ed eseguisce il suo calcolo sulle seguenti cifre che ha potuto procurarsi per gli anni 1886, 1887 e 1888 e alle quali pongo in raffronto quelle dell'emigrazione:

(1) N. Mantica. Mon. cit.

Anni	Emigrazione		Vaglia dall'estero	
1886	Temporanea . . .	25,696	Estate . . . . L.	1,775,772.22
	Permanente . . .	1,629	Inverno. . . . . »	508,676.42
	Totale . . .	27,325	Differenza . . . L.	1,267,095.80
1887	Temporanea . . .	29,292	Estate . . . . L.	2,092,798.84
	Permanente . . .	4,567	Inverno. . . . . »	598,591.12
	Totale . . .	33,859	Differenza . . . L.	1,494,207.72
1888	Temporanea . . .	31,416	Estate . . . . L.	2,667,325.40
	Permanente . . .	7,013	Inverno. . . . . »	724,655.70
	Totale . . .	38,429	Differenza . . . L.	1,942,669.70

Non mi fu dato avere cifre più recenti. L'attuale direttore delle Regie Poste di Udine ritiene, per suoi calcoli, che i vaglia di emigranti pagati giornalmente nella provincia ammontino a lire 10,000, il che importerebbe per i 6 mesi di emigrazione una somma di lire 1,800,000.

Conviene notare che il vaglia è un mezzo costoso, e che sono di molto preferiti il sistema delle raccomandate e quello delle assicurate, nelle quali non v'è che la tassa di affrancazione, di assicurazione e una percentuale di lire 0.10 ogni 100 lire inviate. Queste lettere, secondo il direttore delle Poste di Udine, segnerebbero nei mesi estivi nella provenienza dall'estero un aumento di 500 al giorno. Anche ritenendo che ogni lettera non contenga in media più di lire 50, per i 6 mesi di emigrazione abbiamo un'altra somma introitata di lire 4,500,000, così gli importi ammonterebbero a ben 6,300,000.

Ora conviene notare che gli acconti dati durante il corso dei lavori sono molto inferiori all'importo delle mercedi guadagnate, ed ancora che, se il grosso dei nostri lavoratori sta lontano dalla patria da aprile a novembre, ve ne ha pure una parte che compie i suoi lavori nei mesi invernali ed un'altra che emigra persino per due o tre anni.

Coll'aumentare impulsivo dell'emigrazione, in special modo per il concorso di lavoratori non scelti, per la guerra mossale all'estero, per la dimi-

nuzione del tasso di cambio sulla moneta in questi ultimi anni, non ne sono cresciuti in proporzione i redditi; tuttavia il professore Musoni (1) ritiene che il risparmio medio di ciascun emigrante si possa calcolare in lire 200. Per cui, calcolando, secondo le cifre ufficiali del 1901, a circa 50 mila il numero degli emigranti, si avrebbe un'importazione di 10 milioni di lire. Se nella media comprendonsi imprenditori, appaltatori, capi-opera, " polier ", tale importo è a ritenersi insufficiente. Inferiore al vero risulta anche in confronto delle somme introdotte per via postale. In questa convinzione ci confermano altre induzioni.

Il Dall'Oglio (2) nel 1870 calcolava ad oltre un milione all'anno il reddito dell' emigrazione carnica e a circa 130,000 lire il risparmio da essa accumulato annualmente. Da quell'epoca l'emigrazione carnica è triplicata e non rappresenta che un sesto dell'emigrazione della provincia.

Molto denaro viene introdotto nella circolazione senza essere oggetto di cambio, oppure rimane in mano degli emigranti. In ispecial modo ciò è a dirsi riguardo agli imprenditori, i quali rimpatriano alla fine di novembre dopo la liquidazione dei lavori e devono ripartire nel gennaio a fine di cercare le imprese da assumere nella stagione che segue e di stringere i contratti relativi; per costoro il denaro importato costituisce il capitale d'impianto e di scorta e non hanno nessuna ragione, per il breve tempo di permanenza in patria, di commutarlo in moneta italiana.

Tuttavia qualche induzione con sufficiente approssimazione è possibile trarre dal cambio della moneta estera, poichè il Friuli non è che un piccolo mercato di esportazione. Il signor Girolamo Paoletti, direttore della Banca di San Daniele, scrive che sulla piazza di San Daniele si cambiano ogni anno valute estere per circa 2 milioni di lire (3). Ponendo mente che l'emigrazione di San Daniele non costituisce che un ottavo di quella del Friuli, si sarebbe indotti a calcolare un provento di 16 milioni. Ma la vicinanza di San Daniele ad Udine e la necessità per chi arriva in ferrovia di attendere le coincidenze per continuare il viaggio con la tramvia, fa a molti preferire il mercato della città, per cui anche questa cifra non può corrispondere al vero.

La Banca di Udine, che esercita il cambio della valuta estera su

(1) F. Musoni. *Mon. cit.*

(2) G. Dall'Oglio. *Costumi della Carnia.* — " Nuova Antologia ".

(3) Girolamo Paoletti. *La Banca cooperativa di San Daniele.* — San Daniele, 1898, pag. 11. Questa Banca, col lodevole intento di sradicare l'abuso di aggi esosi sul cambio della moneta, funziona anche da cambiavalute.

larga scala ed in cui si concentra molto del danaro straniero cambiato dai vari cambiavalute e dalle Banche della provincia (Banche di San Daniele, Spilimbergo, Carnica ed altre minori) nell'ultimo quinquennio (1898-1902) comprò valuta estera per una media annua di circa 14 milioni di lire. In tale importo non figurano i *checks* e gli altri valori che vengono conteggiati a parte. Precisamente essa dà le seguenti cifre:

1898	L.	16,857,727.69	Emigrazione	50,598
1899	„	11,618,744.04	„	55,536
1900	„	12,715,011.02	„	43,306
1901	„	14,101,077.70	„	49,448
1902	„	13,106,395.56	„	45,125

Il direttore di questa Banca afferma che tutto questo denaro, per le fonti dirette ed indirette da cui proviene, rappresenta una importazione dell'emigrazione. A sostegno di tale asserzione ed a utile confronto con le cifre sopra citate dei vaglia postali, è utile vedere come questo cambio si distribuisca nell'annata. La Banca stessa cambiò nel 1898 in

Gennaio	L.	796,777.50
Febbraio	„	686,572.80
Marzo	„	327,365.16
Aprile	„	524,140.37
Maggio	„	677,686.16
Giugno	„	1,088,876.93
Luglio	„	1,326,135.27
Agosto	„	1,479,183.80
Settembre	„	1,648,439.80
Ottobre	„	2,614,205.75
Novembre	„	3,169,736.81
Dicembre	„	2,518,607.34
Totale . . .	L.	16,857,727.69

Il minimo del cambio verificasi nel mese di marzo, in cui parte la gran massa dei nostri emigranti; poi gradatamente di mese in mese va crescendo, di mano in mano che il lavoro dà i suoi frutti, sino a raggiungere la cifra massima in novembre in cui tutti ritornano col sudato risparmio. Fra il denaro cambiato nei primi sei mesi dell'anno e quello degli ultimi corre una differenza di lire 7,554,000.

Altri 4 milioni di lire vengono cambiati dalla Banca Popolare Friulana. La Banca d'Italia non esercita tale commercio con speciale intento di speculazione, servendosene per i soli bisogni dell'istituto; nel 1901 raggiunse la cifra massima di tale operazione, toccando 8 milioni di lire. Buona parte del cambio viene fatto ancora dai cambisti e da altre ditte della provincia direttamente con Trieste, e alcuni si rivolgono pure a Venezia; persone tecniche ritengono che per tal mezzo vengano cambiati valori per altri 8 milioni di lire.

In tal modo si avrebbe un cambio complessivo di moneta estera per 32 milioni di lire. A tale importo aggiungendo le lire 1,800,000 introdotte col mezzo dei vaglia postali, si avrebbe una importazione annua di 33,800,000 lire. Nelle quali cifre non manca certo molta zavorra.

Io valuto il risparmio medio netto dei nostri emigranti (compresi nel calcolo capimastri, imprenditori, appaltatori, ecc.) in annue lire 250, e ritenendo che gli emigranti siano, secondo la cifra già indicata, 80,000, si avrebbe un reddito di lire 20,000,000.

***

Non è possibile stabilire in quale misura il complesso di questi salari percepiti all'estero dai nostri lavoratori si converta in patria nel soddisfacimento di immediati bisogni della vita, in quale rimanga preda dei vari vampiri dell'emigrazione, in quale concorra a costituire risparmi e capitali, variamente impiegati; tuttavia qualche idea può esserci data dall'ammontare dei depositi a risparmio eseguiti presso le Casse postali dei distretti di Moggio, Tolmezzo, Ampezzo, che rappresentano tre gradi diversi nell'intensità dell'emigrazione, e dal confronto coi dati relativi a tutta la provincia.

Situazione al 31 dicembre
dei depositi presso le Casse postali di risparmio.

ANNI	Numero dei libretti	Per 100 abitanti	Depositi Lire	Per 100 abitanti	Emigrazione a 100 abitanti
		Distretto di Moggio.			
1876	4	»	139.86	1.40	3.74
1880	194	1.50	20,093.88	154.70	10.12
1885	649	5.02	117,454.04	908.00	12.34
1890	1,369	8.30	309,925.24	1,940.00	15.84
		Distretto di Tolmezzo.			
1876	4	»	1,395.68	3.96	7.01
1880	109	0.39	5,054.89	17.24	7.94
1885	567	1.06	73,446.14	214.00	9.56
1890	716	1.59	120,323.87	275.00	10.01
1895	1,149	2.62	235,443.52	537.00	12.07
1897	1,365	3.07	277,537.88	63.30	13.69
		Distretto di Ampezzo.			
1876	6	»	25.00	2.22	4.07
1880	10	0.09	179.03	16.40	5.88
1885	256	2.02	32,223.71	303.00	6.03
1890	680	5.09	60,131.25	450.00	7.94
1895	1,155	8.65	149,657.47	1,121.00	9.69
1897	1,509	11.30	163,300.27	1,311.00	11.84
		Provincia di Udine.			
1876	557	0.11	35,258.61	7.02	3.53
1880	3,128	0.62	249,850.91	49.00	3.29
1885	10,393	2.70	1,287,326.16	256.00	4.71
1890	23,927	3.99	3,165,488.50	515.00	7.77

La cifra più elevata del risparmio ci è presentata dal distretto di Moggio, che dà la massima emigrazione, e in cui nel 1890 si avevano depositati alle Casse postali libretti 1369 con complessive lire 309,925, con libretti 8. 30 e lire 1940 di deposito ogni cento abitanti.

Segue Ampezzo, che nel 1897 ha libretti 11. 30, con lire 1311 di deposito ogni cento abitanti e complessivamente libretti 1509 con lire 163,000 di depositi. In questi due distretti i depositi affluiscono necessariamente alle Casse postali, mancando istituti di credito locali, mentre alle cifre date per Tolmezzo conviene aggiungere i depositi ben maggiori eseguiti presso la Banca Carnica di Tolmezzo, ammontanti, al 31 dicembre 1897, a ben lire 836,571. 78 e presso le rappresentanze di altri istituti di credito.

L'enorme influenza dell'emigrazione su questo risparmio risulta evi-

dente dal semplice raffronto di questi dati con quelli della provincia, che nel 1890 aveva libretti 3. 89, con depositi per lire 515 ogni cento abitanti e complessivamente libretti 23,927 con lire 3,165,000 di depositi.

Dalle cifre suesposte si può calcolare nei distretti di maggiore emigrazione su un aumento annuo nei risparmi presso le Casse postali di ben lire 150 ogni 100 abitanti.

***

Tutto ciò è ben lungi dall'indicarci quale sia il progressivo accrescersi della ricchezza nel paese e lo sviluppo delle sue forme, tanto più che questi depositi per i nostri lavoratori sono transitori, rappresentando capitali in attesa di miglior impiego; ed infatti i risparmi dell'emigrazione, quando sono sufficienti, si rivolgono tenacemente, si avventano affannosamente alla terra, che propaga un irresistibile fascino.

Nella parte settentrionale della provincia è dovuta all'emigrazione la polverizzazione della proprietà fondiaria. I risparmi rinnovati ed accumulati per una lunga serie di anni, dirigendosi assiduamente all'acquisto della terra, ne hanno provocato l'elevazione del valore a cifre altissime. Un campo friulano (mq. 3505) nella regione montana e pedemontana viene valutato dalle 1000 alle 2500 lire, mentre nel piano, in cui manca ancora una intensa azione dissolvente prodotta dal risparmio operaio, non vale più di 200-800 lire.

L'aumentare dei redditi dell'emigrazione accresce la polverizzazione della proprietà fondiaria in ragione diretta della sua sopravalutazione.

È notevole come nei paesi di emigrazione maggiore, sotto la pressione della sopravalutazione della terra, dei piccoli capitali continuamente concorrenti, la media e la grande proprietà vadano dissolvendosi per risorgere più potenti altrove. Esse nascono dall'emigrazione, e dall'emigrazione sono distrutte. Le tenute di certa estensione si sminuzzano e si vendono a prezzi elevatissimi, sproporzionati, e a piccole parcelle. Sono i capitali accumulati in tal modo, a preferenza di quelli che provengono direttamente dall'emigrazione, che sono impiegati nel commercio e più specialmente nell'acquisto di terreni, tanto nella parte piana della provincia, ove, come abbiamo veduto, il loro prezzo è infinitamente inferiore, quanto nel Litorale Austriaco, nell'Istria, ecc. I Carni, gli Sloveni conoscono da lungo tempo e continuamente aspirano a questi trapassi. Don Eugenio Blanchini, nel suo studio già citato, attribuisce erroneamente questo fatto esclusivamente alle fortune dell'emigrazione, ove afferma che i " Carni discendono nel Friuli a comperare le terre e

le case dei nobili antichi costretti a venderle, ai quali successero in molte parti e succedono nel censo, nelle banche, nell'industria, nel commercio. Ormai è un fatto, i possidenti delle più fertili campagne, delle più vaste tenute, delle più amene e ricche villeggiature nel Friuli, e nell'Istria sono i figli della Carnia „.

Nelle popolazioni emigranti l'amore pel campicello è pari all'amore per la casa, che si viene nelle invernate costruendo, elevando un piano all'anno, completandola, abbellendola, ampliandola secondo i proventi dell'emigrazione, alla quale è dovuto il miglioramento dell'edilizia nei paesi montani, certo molto più che, come affermava P. Valussi, all'azione della bachicoltura (1).

Dal capitale continuamente affluente e rinnovantesi per opera dell'emigrazione, l'agricoltura ha risentito grande vantaggio, non solo nella costituzione del suo capitale stabile, ma anche del capitale mobile o di esercizio e di coltura. A chi conosce la regione basterebbe citare, tra gli altri, l'esempio certamente lodevole del credito aperto dalla Banca di San Daniele a quel Comizio agrario, al tasso del 5 per cento, con effetti cambiari con scadenza sino a nove mesi anche per i non soci. Oltre a ciò, l'allevamento del bestiame su larga scala condotto con metodi di selezione moderni, l'impianto di numerose latterie cooperative, il miglioramento dell'industria del caseificio, trovarono nei risparmi dell'emigrazione un appoggio, che altrimenti sarebbe stato follìa sperare.

Nei paesi di emigrazione maggiore l'elevato costo dei terreni, la loro scarsa produttività, l'impossibilità di scendere ad ulteriori sminuzzamenti, hanno posto un limite agli acquisti della terra e tendono a respingere i risparmi dei lavoratori. Così noi abbiamo una popolazione crescente e sopranumere, la cui azione diretta nell'economia della regione è neutralizzata e tolta dall'emigrazione, e per contrapposto abbiamo una offerta crescente di capitale, direttamente influente sui rapporti economici del paese.

Capitale esportato.

Attualmente la terra è a ritenersi occupata e suddivisa nei limiti del possibile, mentre si presentano scarse le industrie e le risorse locali accessibili al piccolo risparmio; così il nuovo capitale, che viene formandosi, non può trovare in alcun modo impiego produttivo e costituisce un capitale sopranumere, che avrebbe la tendenza a muovere concorrenza al capitale

(1) Pacifico Valussi, *Il Friuli*. Udine, 1880.

impiegato. Ma come si comportano la popolazione sovrabbondante e il lavoro, ugualmente agisce il capitale, che a sua volta emigra ad opera degli imprenditori, i cui sistemi abbiamo minutamente esaminati altrove (pag. 56).

A quest'azione migratoria del capitale concorre direttamente anche il lavoratore. Quando il piccolo risparmio non gli sia sufficiente all'acquisto della minuscola particella di terreno, o non gli consenta di assumersi un'impresa indipendente, egli lo espone nell'emigrazione in tre modi:

1° facendo prestiti verso cambiale e meno frequentemente verso garanzia ipotecaria agli imprenditori, che se ne servono per la distribuzione delle caparre e per l'anticipazione delle spese di viaggio;

2° concorrendo ad integrare il capitale deficiente all'imprenditore, associandosi a lui, pur rimanendo come subordinato o come capo-opera sul lavoro;

3° pattuendo (caso meno frequente) il pagamento della mercede a fine stagione, per cui restano a carico dell'operaio le spese di vitto, di alloggio, e l'imprenditore viene sollevato dalla anticipazione di qualsiasi capitale per salari lungo il corso del lavoro.

Così il notevole capitale costituito dai risparmi dei nostri lavoratori è a sua volta oggetto e fonte di nuove energie emigratorie, e può dirsi che la emigrazione con questo procedimento generi ed allevi in sè stessa nuove cause del suo continuo accrescimento.

Oltre agli effetti prodotti dall'importazione ed esportazione di questo notevole capitale per tali mezzi, conviene esaminare quelli prodotti nell'economia del paese dalla sottrazione periodica di questo immane cumulo di energie operaie. I nostri lavoratori, in grazia della possibilità di emigrare e di raggiungere salari migliori, posseggono una certa facoltà di opzione e riescono a vincere le imposizioni dei capitalisti del paese. Nell'arte edilizia, che è la professione generalmente praticata all'estero dai nostri emigranti, il loro esodo tiene normalmente abbastanza elevato in patria il tasso del salario, che, in special modo per i muratori, supera le tariffe di Treviso, Venezia, Padova, come notava recentemente, meravigliandosene, un inviato della Federazione Italiana delle Leghe di resistenza dell'Edilizia.

I danni che può risentire l'agricoltura dalla deficienza di mano d'opera, la quale non è assoluta, ma solo relativa a qualche periodo di massima intensità dei lavori, sono di gran lunga compensati dai vantaggi che essa, come abbiamo dimostrato, trae indirettamente dalla ricchezza importata. Il che è confermato dalla totale assenza, da parte dei proprietari, di qualsiasi movimento d'avversione e di limitazione contro questo esodo temporaneo, mentre, come abbiamo veduto, l'emigrazione permanente sollevò, al suo primo mani-

festarsi, tanto panico. Ed è logico che così sia, perchè, laddove si stende la grande proprietà, il proprietario riesce a vincolare saldamente il lavoratore alla terra coi sistemi della colonia, del lavoro obbligato, dei " sottani " e dei bovari, che abbiamo esaminato, e per ciò non ha nulla a temere dall'emigrazione. Se, tutto al più, qualche lavoratore va a fare il fornaciaio, facilita ai famigliari coi suoi risparmi il pagamento puntuale dell'affitto e dei debiti, permette l'acquisto di qualche bovino o suino; ad ogni modo accresce la scorta di capitale necessaria alla conduzione dei fondi. Da ciò è derivato un effettivo elevamento dei redditi dei terreni, a cui corrisponde, come abbiamo notato, una spiccata tendenza all'aumento degli affitti e del valore della proprietà fondiaria. Ancora è certo da attribuirsi alla possibilità da parte dei lavoratori di questa specie di opzione, o di questo sciopero tacito e senza rimedio che scema l'offerta di opere, se molte forme viete e gravose di contratti furono abolite, a fine di impedire che si venisse ad affievolire nel lavoratore l'affetto alla terra ed a spezzare gli infiniti vincoli, con cui essa si avvince il contadino.

Nella parte elevata del Friuli la minuscola proprietà fondiaria non potrebbe permettersi il lusso di assumere altri lavoratori in sostituzione degli emigranti, e la coltura dei campi si riversa sulle spalle dei vecchi, ma in special modo su quelle ben più forti delle donne. Esse fanno a braccia la solcatura del suolo, la erpicatura, la seminagione, trasportano mediante la gerla le legna, il concime, i prodotti dei campi. Su loro grava il trasporto del fieno, sovente da enormi distanze; quando non può essere fatto sulle vie con le slitte, deve essere eseguito, secondo le diverse usanze, in ispalla od in testa. Ormai è anche divenuto compito quasi esclusivo delle donne la grave fatica dello sfalcio. Tutti questi lavori rovinano e fanno invecchiare precocemente questi poveri esseri, guastano loro le delicate funzioni della maternità, producendo deformazioni del bacino e parti generalmente laboriosi, nei quali molto di frequente occorre l'opera dell'ostetrico.

Danni fisici e morali.

Ma, se fummo compresi di ammirazione di fronte alla ricchezza apportata dall'emigrazione al paese, se notammo le elevate attitudini professionali, il tenore di vita civile, l'amore per l'istruzione e la coltura, che per suo mezzo vengono diffondendosi, conviene pure indicare le rovine, i dolori, i pervertimenti che essa semina ed accumula nella psiche delle nostre popolazioni.

L'assenza prolungata dal tetto famigliare rallenta e sovente spezza gli affetti più puri. La famiglia è considerata molte volte come alcunchè di secondario. Se ne avvertono più i pesi che non le gioie troppo brevi; da un lato e dall'altro, uomini e donne si logorano in un lavoro brutale, infine l'abbandono perverte gli animi e corrompe i costumi, un dì tradizionalmente patriarcali.

I danni maggiori di un tale stato di cose si ritrovano nella donna. Nei paesi montani, di emigrazione maggiore e più antica, la donna che rimane chiusa al paese natale, che non ha aperto l'intelletto viaggiando mezza Europa, che non sa guadagnare ed accrescere il piccolo patrimonio, che per lunga tradizione fu sempre tenuta in uno stato di subordinazione, non sa vincere un certo sentimento di umiliazione, di inferiorità di fronte all'uomo, che considera non come uguale, ma quasi come signore (*il gno parôn*). Da questa disgregazione infiltrasi nei vincoli famigliari una certa quale indifferenza, come tra estranei, che affievolisce ogni slancio, che ammorza ogni sentimento.

Ma le rovine ancor maggiori di questa vita si avvertono nel carattere degli uomini, costretti ad affrontare gli stenti ed i dolori dell'esilio. Ne è vittima in misura maggiore quel contingente non ancora dirozzatosi, nè fattosi professionale, nè resosi cosciente, che costituisce la parte debole della nostra emigrazione. Quando all'estero la disoccupazione imperversa, e le giornate piovose impediscono il lavoro, ecco l'alcoolismo, il gran mostro del nord che li avvinghia; ecco la passione del giuoco che li attira nei suoi artigli; per il pervertimento che ne segue, s'infiltra loro nell'animo una repugnanza al lavoro, alla quale qualche volta s'aggiungono una certa quale incoscienza, anzi un cinico orgoglio della degradazione in cui sono caduti, la perenne consuetudine di uno spirito di violenza, una persistente tenacia nella trascuratezza del vestire, una facilità ai disordini, alle risse, una noncuranza del disprezzo, in cui sono tenuti dalle popolazioni che li ospitano, alle cui abitudini non si sforzano di uniformarsi e assimilarsi: fatti tutti che li mettono alla mercè delle polizie che ne fanno retate come di malfattori. Così al ritorno in patria sciuperanno nell'ozio e nelle bettole gli scarsi risparmi accumulati; rappresenteranno per il paese energie spezzate e pervertite.

All'emigrazione va attribuita la notevole diminuzione della pellagra nell'ultimo ventennio, la quale, da 7844 individui colpiti nel 1881, discese a 1965 nel 98, cioè da 15. 62 per mille a 3. 92, onde sotto questo rispetto il Friuli va segnalato fra tutte le provincie venete; ma pure a carico suo va posto lo spaventoso numero dei morti per sifilide, per il quale, secondo l'inchiesta sanitaria del 1894, Udine emerge su tutta l'Italia.

Morti per sifilide ogni 10,000 abitanti durante il triennio 1882-84.

Como	3.3	Mantova	4.9
Pavia	5.2	Parma	5.2
Padova	8.5	Chieti	4.6
Perugia	5.6	Udine	12.4
Reggio Calabria	5.2	Regno	1.8

Da tutto ciò si comprende come l'emigrazione dei nostri lavoratori, gettati in una lotta per la vita brutale, sia in genere tutt'altro che apportatrice di moralità nelle nostre popolazioni.

Emigrazione e delinquenza.

Sono difficili a stabilire le relazioni intercedenti tra la emigrazione e la criminalità, poichè i due fenomeni dànno sovente origine ad effetti positivi e negativi che si compensano. Tuttavia giova osservare che l'esodo dei nostri lavoratori è dato nel rapporto di circa nove decimi da adulti, per cui rimane in patria una proporzione maggiore di donne, di fanciulli e di vecchi, che portano una percentuale minore alla delinquenza, ed ancora che le migliorate condizioni economiche che provengono dall'affluire dei risparmi, devono essere un'altra forza limitatrice dei reati.

Così dal 1879 al 1883 avvertiamo le seguenti differenze:

Condannati nella provincia di Udine.

		1879	1883
Dai Pretori		5,103	4,806
Dai Tribunali in primo grado		961	627
Dalle Corti d'assise		43	19
Totale		6,107	5,452
Emigrazione su 100 abitanti	temporanea	3.01	5.17
	permanente	0.38	0.38

Uguale tendenza alla diminuzione ci presenta nel complesso la statistica della criminalità dal 1887 al 1894: il numero totale dei reati denunciati, da 8256 nel 1888, scende a 7530 nel 1894. Peraltro un'occhiata ai più gravi delitti ci dimostra che ci troviamo dinanzi ad una compensazione e trasformazione di reati più che ad una reale diminuzione (1). Infatti si notano:

a) in diminuzione l'omicidio, i reati contro il buon costume e l'ordine delle famiglie, i furti d'ogni specie, le frodi, le appropriazioni indebite ed i reati puniti dal Codice di commercio;

b) stazionarie le violenze, gli oltraggi e le resistenze all'Autorità, le estorsioni, i ricatti;

c) in aumento le rapine, i danneggiamenti, le falsità in moneta ed in atti, le lesioni personali.

Certamente non è sufficiente stabilire una relazione qualsiasi fra due fatti per indurne un nesso di causalità, ma è innegabile che, mentre su alcune forme di reati l'emigrazione ha un'influenza benefica, ne ha una opposta su altre. Così, da un lato, le migliorate condizioni, che ne derivano, inducono evidentemente una diminuzione nelle frodi e nei furti, diminuiti da 2508 nel 1887 a 2033 nel 1894; poi lo spirito di maggiore civiltà che seco apporta fa scemare gli omicidi; mentre, dall'altro, il maggiore abuso dei vini e delle altre bevande alcooliche, dovuto alle consuetudini, ai risparmi da essa importati ed agli ozi invernali che consente, provoca un aumento nelle lesioni personali, che, da 524 quante erano nel 1887, salgono, con continua progressione pari alla emigrazione, a ben 701 nel 1894.

Le imprese spesso soverchiamente aleatorie cui si sobbarcano molti dei nostri emigranti e le rovine che ne conseguono abbiamo lamentato altrove essere fonte inestinguibile di truffe e di liti, per impugnazione di contratti simulati e fraudolenti. Vi trovarono campo persino spacciatori di monete false.

---

(1) Prof. V. Manzini. *La criminalità in Friuli — Atti dell'Accademia di Udine.* Udine, 1894.

Reati denunciati
al Pubblico Ministero ed ai Pretori della Provincia di Udine.
negli anni 1887-94.

ANNI	Emigrazione		Reati denunciati in totale	Omicidi d'ogni specie	Lesioni personali	Reati contro il buon costume e l'ordine delle famiglie	Grassazioni, rapine, ricatti, estorsioni	Furti	Usurpazioni, danneggiamenti	Truffe, frodi, appropriazioni indebite	Falsità in monete o in atti	Violenza e resistenza all'Autorità
	Permanente	Temporanea										
1887.	4,507	29,292	8,126	26	524	50	11	2,503	»	173	143	»
1888.	7,013	31,416	8,256	18	546	35	17	2,525	»	173	93	»
1889.	4,956	34,170	7,195	31	532	52	10	2,140	»	184	96	»
1887-89 su 100,000 abitanti	»	»	1,566.33	4.97	106.43	9.10	2.52	476.53	»	35.21	22.06	»
1890.	1,346	38,013	7.822	25	568	32	12	2,183	197	199	113	162
1891.	1,059	36,491	7,834	32	565	33	12	2,383	192	216	136	179
1892.	2,080	38,892	7,734	23	621	37	13	2,064	239	198	139	141
1893.	1,614	42,293	7,628	18	629	36	21	1,846	150	162	162	163
1894.	1,463	47,714	7,530	18	701	41	22	2,033	218	192	120	159
1890-94 su 100,000 abitanti	»	»	1,472.46	4.43	117.83	7.07	3.06	401 44	38.04	34.38	29.41	30.75
Regno su 100,000 abitanti			2,166.92	13.34	261.09	18.86	8.76	360.31	93.51	59.33	39.08	46.86

Oltre a ciò, la lontananza degli uomini per tanto tempo da casa, congiunta ai danni, alle consuetudini d'immoralità che seco apporta l'emigrazione delle donne, determina una maggiore frequenza di adulteri e di infanticidi. È vero che tutto ciò la statistica non dice, ma molte verità non è dato dimostrare con le cifre.

I dati ufficiali non separano l'omicidio dall'infanticidio, nè distinguono dagli altri reati contro il buon costume e l'ordine delle famiglie l'adulterio, che per la sua stessa natura è difficilmente materia di procedimento e quindi sfugge a qualsiasi classificazione. Molto meno noi possiamo sapere con questo mezzo le cause dirette e le cause occasionali della delinquenza; ma chiunque frequenti le aule dei Tribunali e delle Corti di Assise o scorra le cronache giudiziarie, potrà facilmente convincersi che l'emigrazione influisce direttamente su gran numero di reati.

È naturale veramente che un fenomeno di tanta entità impronti di sè tutta la vita del paese, ma io non esito ad affermare che, se, da un lato, dal

suo seno scaturiscono innegabili determinazioni benefiche, dall'altro ne traggono origine anche altrettante tendenze al male.

È confortevole il notare che la criminalità del Friuli si presenta di gran lunga inferiore a tutte le medie date per l'Italia. Fanno eccezione i delitti contro la proprietà, la cui cifra è tenuta elevata dai numerosissimi tenui furti di legna, ai quali si abbandonano le nostre popolazioni rurali per la consuetudine praticata da lunga tradizione di raccogliere i rami secchi nei boschi comunali.

Conclusione.

Riordiniamo a conclusione la trama di questa minuta e già troppo lunga analisi della nostra emigrazione temporanea.

Non può ripetersi riguardo a questa corrente emigratoria il paragone del Bodio (1), che la confronta alle correnti atmosferiche, le quali hanno la loro causa piuttosto là dove agisce la pompa aspirante e nel punto in cui si dirigono le colonne d'aria che non nei luoghi donde muovono.

Invece le cause da cui questo immane movimento trae origine risiedono specialmente nella costituzione economica e sociale del Friuli, le linee caratteristiche della quale non ci sarebbe dato concepire senza questo annuale esodo dei suoi lavoratori.

Per le nostre popolazioni l'emigrare è ormai una necessità, una professione. Se in uno Stato estero non esistono più cause d'attrazione del lavoro friulano, si dovranno ricercare altrove ove sono; senza l'emigrazione converrebbe rinunciare al livello di vita sufficientemente elevato, che è venuto diffondendosi e la cui conquista ha costato infinite lotte e dolori; ma soprattutto, in molti luoghi, per molti lavoratori, senza l'emigrazione non sarebbe addirittura possibile il vivere. Questi nostri operai, che hanno appreso a procacciarsi all'estero alti salari, che molte volte riescono persino a vincere e superare le elevate attitudini professionali dei lavoratori indigeni, che hanno saputo costituirsi un capitale non indifferente, che seco esportano impiegandolo a sostegno del loro lavoro sul mercato internazionale, che recano al paese sì notevole incremento di benessere e di ricchezza, sono ben lungi dall'essere — come alcuno disse — lo scarto della popolazione (2).

---

(1) L. Bodio. *Relazione sull'emigrazione.* Roma, 1894.

(2) G. Prato. *Per l'emigrazione italiana nell'America latina - Riforma Sociale,* 1900, vol. X, pag. 113.

L'emigrazione temporanea è per loro la fonte quasi sicura dei mezzi di sostentamento, dei loro primi risparmi, la via che consente loro i primi agi e un continuo elevamento e miglioramento della vita, tanto che non sarebbe possibile indurli ad abbandonare stabilmente il loro paese e spingerli, per il miraggio di concorrere un giorno a costituire colonie alla madre patria, ad affrontare l'ignoto periglioso nell'America Latina, alla quale abbiamo udito recentemente levare tanti inni radiosi di speranza, ma da cui pur troppo ancora ci giunge, attraverso le inchieste ufficiali (1), l'eco raccapricciante di indefinibili dolori, di inenarrabili miserie dei coloni italiani.

L'esodo annuale dei nostri lavoratori quindi non è, per fortuna, un crogiuolo (2) che selezioni dalla massa gli elementi migliori per formarne il contingente dell'emigrazione permanente, nè è apportatore di soli effimeri vantaggi d'ordine finanziario, anzi pecuniario (3), ma è una delle fonti più importanti della potenzialità economica del Friuli.

L'emigrazione permanente rappresenta nella vita del paese una ferita sanguinosa; dietro di essa permangono e si riproducono le cause da cui trae origine, perchè non reca all'economia della popolazione, che l'ha alimentata, alcun giovamento duraturo. Gli emigranti temporanei, invece, con l'andare degli anni concorrono essi stessi a cercare e a recare rimedio alle condizioni economiche dolorose, permanenti o transitorie, che li hanno sospinti fuori della patria.

Di fronte alla caratteristica di necessità che questo movimento riveste, è vano pensare a sradicarne l'abitudine dalla vita di nostra gente, sino a che non siano venute a cessare le cause da cui muove, ed è ancora vano levare querimonie sui danni materiali e morali che ne scaturiscono; tanto più che, riguardo ai primi, è a ritenersi essere cento volte compensati dai ben maggiori vantaggi che ne trae il paese, e, in quanto ai secondi, se non può dirsi che trovino un'adeguata compensazione nella civiltà, nelle elevate attitudini professionali che questo movimento viene diffondendo, giova por mente che non sono possibili lunghi e duraturi progressi economici e sociali senza strascichi di dolori, senza pianti, senza vittime.

Udine, aprile 1903.

Dott. Giovanni Cosattini.

---

(1) A. Rossi. *Missione nelle " Fazendas " dello Stato di S. Paulo - Bollettino dell'emigrazione*. Roma, luglio 1902.

(2) L. Einaudi. *Emigrazione temporanea - Nuova Antologia*, 1° agosto 1900.

(3) G. Prato. Monografia citata, pag. 113.

IV. — Prospetti statistici.

I. — Movimento dell'emigrazione (temporanea e permanente) dal Friuli nell'anno 1900. - Emigranti classificati per sesso, per età e secondo che partirono soli o a gruppi di famiglia; secondo le professioni che esercitavano in patria; secondo i paesi di destinazione.

II. — Numero dei biglietti di terza classe venduti nei mesi di marzo, aprile e maggio dell'anno 1901 e di marzo e aprile dell'anno 1902 nelle stazioni ferroviarie della provincia di Udine, appartenenti alla Rete Adriatica, per stazioni di confine.

TAVOLA I. **Emigranti classificati per sesso, per età e second**

SPECIE della emigrazione		I. Emigranti pei quali venne rilasciato il *nulla osta* per il passaporto	I. Emigranti dei quali si ebbe conoscenza per altro mezzo	II. Emigranti classificati per sesso: Maschi	II. Femmine	II. Totale	III. Emigranti clas[si...] Sotto i 14 anni: Maschi	Femmine	Totale
1		2	3	4	5	6	7	8	9
Anno 1900									
1° trimestre	Propria	87	2	61	28	89	4	3	7
	Temporanea	17856	15720	32249	1327	33576	2547	122	2669
2° trimestre	Propria	63	»	47	16	63	3	3	6
	Temporanea	4191	2602	6541	252	6793	520	22	542
3° trimestre	Propria	70	2	47	25	72	8	11	19
	Temporanea	836	608	1179	265	1444	64	34	98
4° trimestre	Propria	84	»	59	25	84	8	7	15
	Temporanea	936	557	1241	252	1493	126	21	147
Totale	Propria	304	4	214	94	308	23	24	47
	Temporanea	23819	19487	41210	2096	43306	3257	199	3456

E PERMANENTE) DAL FRIULI NELL'ANNO 1900.

che partirono soli o a gruppi di famiglia. **Anno 1900.**

ficati per età			IV. Emigranti classificati secondo che partirono isolatamente, ovvero per gruppi di persone le quali appartenevano a una sola e medesima famiglia									
Di 14 anni e più			Persone appartenenti ad una medesima famiglia che partirono insieme per l'estero							Persone che partirono isolatamente (cioè senza che alcun'altra persona di loro famiglia le accompagnasse)		
			Numero e composizione dei diversi gruppi che esse formavano				Numero complessivo delle persone costituenti i gruppi medesimi					
Maschi	Femm.	Totale	di 2 persone	di 3 persone	di 4 persone	di 5 e più persone	Maschi	Femm.	Totale	Maschi	Femmine	Totale
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
57	25	82	6	7	4	1	33	25	58	28	3	31
29702	1205	30907	869	602	414	216	5723	988	6716	26521	339	26860
44	13	57	3	9	4	»	33	16	49	14	»	14
6021	230	6251	150	412	210	279	4608	247	4855	1933	5	1938
39	14	53	8	6	3	2	32	24	56	15	1	16
1115	231	1346	24	20	21	15	214	110	324	965	155	1120
51	18	69	5	7	6	4	55	23	78	4	2	6
1115	231	1346	38	29	27	3	238	49	287	1003	203	1206
191	70	261	22	29	17	7	153	88	241	61	6	67
37953	1897	39850	1081	1063	672	513	10788	1304	12182	30422	702	31124

V. Emigranti classificati secondo la professione che esercitavano

SPECIE della emigrazione		Agricoltori, contadini, pastori ed altri addetti ai lavori campestri		Muratori, manovali, scalpellini		Terraiuoli, facchini, braccianti e giornalieri senza speciale qualificazione		Artigiani ed operai addetti all'esercizio di altre arti e mestieri		Albergatori, trattori, vinai, caffet., droghieri, salumieri, panettieri, erbivendoli ed altri venditori di commestib.		Commercianti ed industriali		Pittori, scultori, incisori, ecc.	
		M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.
		23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
Anno 1900															
1° trimestre	Propria. . .	24	16	7	»	6	4	11	3	»	»	»	»	»	»
	Temporanea	1842	256	15781	»	11162	538	362	97	7	1	12	»	66	»
2° trimestre	Propria. . .	28	9	4	»	9	»	2	»	»	»	»	»	»	»
	Temporanea	171	2	3385	»	1871	»	187	22	»	»	8	»	6	»
3° trimestre	Propria. . .	27	10	2	»	1	4	5	»	»	»	1	»	»	»
	Temporanea	421	143	114	»	524	53	12	»	3	1	1	1	»	»
4° trimestre	Propria. . .	31	15	2	»	11	1	4	»	»	»	2	»	»	»
	Temporanea	186	75	381	»	333	79	96	18	»	»	5	2	8	»
Totale . . .	Propria. . .	110	50	15	»	27	9	22	3	»	»	3	»	»	»
	Temporanea	2620	476	19661	»	13890	670	657	137	10	2	26	3	80	»

in patria, limitando la classificazione alle sole persone di 14 anni e più

Addetti all'esercizio della medic., chirurgia, ostetricia, farmacia		Esercenti altre professioni liberali		Artisti di teatro		Domestici e nutrici		Esercenti mestieri girovaghi		In-digenti		Di altra condizione o professione		Di condizione o professione ignota		Totale — (Col. 10, 11, 12)		
M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	Totale
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
»	»	1	1	»	»	8	1	»	»	»	»	»	»	»	»	57	25	82
2	»	1	»	»	»	22	209	258	48	»	»	151	54	36	2	29702	1205	30907
»	»	1	1	»	»	»	2	»	»	»	»	»	1	»	»	44	13	57
5	3	»	»	»	»	26	4	42	»	»	»	22	190	298	9	6021	230	6251
»	»	1	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	39	14	53
»	»	3	»	1	8	4	11	3	3	5	10	24	6	»	»	1115	231	1346
»	»	»	»	1	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	51	18	69
»	»	3	»	2	1	5	29	96	27	»	»	»	»	»	»	1115	231	1346
»	»	3	2	1	»	10	5	»	»	»	»	»	1	»	»	191	70	261
7	3	7	»	3	4	57	258	399	78	5	10	197	250	334	11	37953	1897	39850

SPECIE della emigrazione		VI. Paesi a cui sono diretti — Europa: Austria M.	Austria F.	Ungheria M.	Ungheria F.	Belgio e Olanda M.	Belgio e Olanda F.	Francia M.	Francia F.	Germania M.	Germania F.	Gran Bretagna e Irlanda M.	Gran Bretagna e Irlanda F.	Russia M.	Russia F.
		56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
Anno 1900															
1° trimestre	Propria. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Temporanea	12046	714	2613	97	6	»	26[illegible]	6	14832	422	5	»	106	2
2° trimestre	Propria. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Temporanea	3742	201	312	10	»	»	30	1	1815	38	»	»	10	»
3° trimestre	Propria. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Temporanea	504	160	206	30	1	»	30	4	268	60	»	»	16	»
4° trimestre	Propria. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Temporanea	387	99	311	60	»	»	22	8	196	35	»	»	20	»
Totale. . .	Propria. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Temporanea	16679	1174	3442	197	7	»	350	19	17111	555	5	»	132	[illegible]

gli emigranti (senza distinzione d'età)

Serbia, Romenia, Grecia e Turchia Europea		Svizzera		Europa (senza distinzione di paesi)		Totale per l'Europa		Africa: Algeria		Africa: Egitto		Africa: Tunisia		Africa: Africa (senza distinzione di paesi)		Africa: Totale per l'Africa	
M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.	M.	F.
70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1529	53	552	28	287	»	32444	1322	»	»	4	5	1	»	»	»	5	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	2
532	2	92	»	8	»	6341	252	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
118	5	19	»	»	»	1162	259	4	»	3	6	2	»	8	»	17	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	2
260	28	40	10	»	»	1236	240	»	»	5	12	»	»	»	»	5	12
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	4
2439	88	703	38	295	»	41183	2073	4	»	12	23	3	»	8	»	27	23

	SPECIE della emigrazione	*Segue* VI. Paesi a			
		Argentina		Brasile	
		Maschi	Femmine	Maschi	Femmine
		88	89	90	91
Anno 1900					
1° trimestre	Propria	41	17	9	8
	Temporanea	»	»	»	»
2° trimestre	Propria	34	9	12	4
	Temporanea	»	»	»	»
3° trimestre	Propria	21	10	20	14
	Temporanea	»	»	»	»
4° trimestre	Propria	28	12	26	9
	Temporanea	»	»	»	»
Totale	Propria	124	48	67	35
	Temporanea	»	»	»	»

cui sono diretti gli emigranti (senza distinzione d'età)

America						Totale generale — (Colonne 4, 5, 6)		
Canadà		Stati Uniti del Nord		Totale per l'America				
Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Totale
92	93	94	95	96	97	98	99	100
7	»	4	3	61	28	61	28	89
»	»	»	»	»	»	32249	1327	33576
»	»	1	1	47	14	47	16	63
»	»	»	»	»	»	6541	252	6793
»	»	6	1	47	25	47	25	72
»	»	»	»	»	»	1179	265	1444
»	»	5	2	59	23	59	25	84
»	»	»	»	»	»	1241	252	1493
7	»	16	7	214	90	214	94	308
»	»	»	»	»	»	41210	2096	43306

NUMERO DEI BIGLIETTI DI TERZA CLASSE VENDUTI NEI

nelle stazioni ferroviarie della provincia di Udine, appar

Tavola II.

STAZIONI	Biglietti tariffa intera sola andata di 3ª classe (*)												Biglietti			
	per Pontebba				per Pontafel				per Pontebba-Pontafel				per Cormons			
	Marzo	Aprile	Maggio	Totale	Marzo	Aprile	Maggio	Totale	Marzo	Aprile	Maggio	Totale	Marzo	Aprile	Maggio	Totale
Pontebba	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dogna	34	83	18	135	3	10	5	18	»	»	»	»	»	»	»	»
Chiusaforte	71	236	50	357	69	213	60	342	»	»	»	»	»	29	5	34
Resiutta	88	118	40	246	87	165	54	306	10	35	15	60	»	»	»	»
Moggio	117	222	56	395	129	135	46	310	42	274	15	331	19	16	»	35
Carnia	295	434	138	867	987	1394	370	2751	1501	3424	165	5090	104	324	44	472
Venzone	14	54	26	94	31	95	38	164	204	482	54	740	»	16	10	26
Gemona	77	100	313	490	568	999	236	1803	1003	5092	254	6349	19	21	14	54
Magnano	114	257	44	415	857	433	87	877	590	1516	89	2195	20	110	37	167
Tarcento	79	275	49	403	454	742	202	1398	673	2678	149	3500	17	24	5	46
Tricesimo	117	240	35	392	185	262	61	508	521	1212	147	1880	15	25	»	40
Reana	»	12	1	13	31	51	11	93	120	362	»	482	»	»	»	»
Udine	226	258	164	648	405	661	188	1254	991	2370	58	3419	»	»	5	5
Pasian Schiavonesco	2	8	5	15	1	3	2	6	148	511	22	681	»	»	»	»
Codroipo	»	»	»	»	58	67	21	146	506	1275	110	1891	115	460	30	605
Casarsa	30	48	14	92	15	33	26	74	172	428	27	627	22	49	11	82
Pordenone	107	79	25	211	84	28	19	131	1279	817	139	2235	331	187	88	606
Sacile	»	»	»	»	10	19	16	45	501	256	40	797	43	102	32	177
Spilimbergo	»	»	»	»	146	122	43	311	859	1596	373	2828	142	477	260	879
San Giorgio della Richinvelda	»	»	»	»	2	4	5	11	19	96	119	234	»	34	»	34
Valvasone	»	1	»	1	11	12	5	28	184	230	»	414	7	»	»	7
San Vito al Tagliamento	»	»	»	»	»	»	»	»	116	365	34	515	13	17	»	30
Sesto Cordovado	»	»	»	»	16	8	2	26	194	383	»	577	5	23	»	28
	1371	2425	978	4774	3649	5456	1497	10602	9633	23102	1810	34845	872	1914	541	3327

(*) Vedi pag. 7.

MESI DI MARZO, APRILE E MAGGIO DELL'ANNO 1901 (*)

tenenti alla Rete Adriatica, per stazioni di confine.

per operai (con riduzione)						Totale generale
per Ala				per varie destinazioni	N. dei biglietti	
Marzo	Aprile	Maggio	Totale			
»	»	»	»	Per Modane	3	3
»	»	»	»	. . . . . .	»	153
»	»	»	»	. . . . . .	»	733
»	»	»	»	. . . . . .	»	612
»	»	»	»	. . . . . .	»	1071
»	»	»	»	Più 24 per Chiasso e 6 per Modane .	30	9210
»	»	»	»	. . . . . .	»	1024
»	»	»	»	Più 19 per Chiasso e 150 per Vienna, via Cormons.	169	8865
»	»	»	»	. . . . . .	»	3654
»	»	»	»	Più 5 per Chiasso	5	5352
»	»	»	»	. . . . . .	»	2320
»	5	»	5	. . . . . .	»	593
»	»	»	»	Totale come da prospetto a parte . .	5094	10420
»	»	»	»	Più 26 per Vienna, via Cormons . . .	26	728
18	11	»	29	. . . . . .	»	2671
27	113	12	152	. . . . . .	»	1027
201	89	68	358	Più 36 per Chiasso, 271 per Modane .	307	3848
129	69	»	198	Più 25 per Chiasso, 204 per Modane .	229	1446
109	130	42	281	Più 13 per Chiasso, 103 per Modane .	116	4415
7	»	»	7	Più 39 per Vienna, via Cormons . . .	39	325
10	12	»	22	. . . . . .	»	472
27	71	»	98	. . . . . .	»	643
56	»	»	56	. . . . . .	»	687
584	500	122	1206	. . . . . .	6018	
				Totale per le stazioni, provincia di Udine . . .		60772

OSSERVAZIONI

Biglietti vari distribuiti da Udine:

Per Vienna S. B.	2040
Per Vienna S. B.	10
Per Bares	33
Per Budapest	307
Per Fiume	71
Per Graz	849
Per Lubiana	186
Per Sziszek	22
Per Trieste	90
Per Zagabria (Agram)	70
Dal Tramvia di S. Daniele, da S. Daniele per Cormons . . .	1173
Da Fagagna per Cormons . . .	243
Totale . . .	5094

Operai transitati per Pontafel . . 59608

Nel 1900 erano stati 57778

Nel 1900 63350

NUMERO DEI BIGLIETTI DI TERZA CLASSE VENDUT

nelle stazioni ferroviarie della provincia di Udine, app

Segue TAVOLA **II.**

STAZIONI	Biglietti tariffa intera sola andata di 3ª classe						Bigliett					
	per Pontebba			per Pontafel			per Pontebba-Pontafel			per Cormons		
	Marzo	Aprile	Totale	Marzo	Aprile	Totale	Marzo	Aprile	Totale	Marzo	Aprile	Totale
Pontebba	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dogna	»	5	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chiusaforte	114	307	421	50	175	225	»	»	»	»	»	»
Resiutta	75	102	177	85	139	224	26	111	137	»	6	[illegible]
Moggio	85	269	354	58	180	238	58	223	281	»	19	1
Carnia	147	479	626	740	1570	2310	771	3472	4243	46	217	26
Venzone	11	51	62	54	96	150	132	555	687	20	»	2
Gemona	89	390	479	456	1702	2158	708	4798	5506	23	91	11
Magnano	121	300	421	274	421	695	409	1837	2246	17	66	8
Tarcento	51	121	172	425	798	1223	582	3087	3669	»	54	5
Tricesimo	27	58	85	219	361	580	874	1332	2206	»	»	»
Reana	»	»	»	33	101	134	37	271	308	»	»	»
Udine	206	248	454	289	616	905	476	2113	2589	»	»	»
Pasian Schiavonesco	8	14	22	8	2	10	55	414	469	8	18	2
Codroipo	»	»	»	48	57	105	350	1232	1582	150	194	34
Casarsa	17	8	25	38	70	108	135	478	613	21	80	10
Pordenone	34	69	103	32	37	69	464	745	1209	129	123	25
Sacile	»	»	»	18	36	54	258	186	444	64	194	25
Totale	985	2421	3406	2827	6361	9188	5335	20854	26189	478	1062	15

NB. — Della provincia di Udine mancano le stazioni di: 1° Spilimbergo; 2° S. Giorgio della Richinvelda; 3° Valvaso

NEI MESI DI MARZO E APRILE DELL'ANNO 1902

tenenti alla Rete Adriatica, per stazioni di confine.

per operai con riduzione					Totale generale
per Ala			per varie destinazioni		
Marzo	Aprile	Totale		N. dei biglietti	
»	»	»			
»	»	»	Per Modane	4	9
»	»	»	Per Modane	21	667
»	»	»	......	»	544
»	»	»	......	»	892
»	»	»	Per Modane	28	7470
»	»	»	......	»	919
»	»	»	......	»	8257
»	»	»	Per Modane	5	3450
»	»	»	Per Chiasso	22	5140
»	»	»	......	»	2871
»	5	5	......	»	447
»	»	»	Per varie destinazioni (a)	5686	9634
»	5	5	Per Vienna, via Cormons	58	590
10	15	25	Per Vienna, via Cormons	43	2099
39	55	94	......	»	941
128	66	194	Per varie destinazioni	571	2398
127	67	194	Id.	86	1036
304	213	517		6524	47364

OSSERVAZIONI

(a) Biglietti vari distribuiti da Udine:

Per Vienna S.B.	2190
Per Vienna S.B.	5
Per Bares	29
Per Budapest	219
Per Fiume	43
Per Graz	1086
Per Lubiana	204
Per Sziszek	209
Per Trieste	45
Per Zagabria	172
Dal Tramvia di S. Daniele, da S. Daniele per Cormons	1226
Da Fagagna per Cormons	258
Totale	5686

Operai transitati da Pontafel:

Febbraio	2179
Marzo	12819
Aprile	33882
Maggio (a tutto il 4)	275
	49155

' S. Vito al Tagliamento; 5° Sesto Cordovado; le quali nel 1901 diedero la cifra di 6672 biglietti per tre mesi.

INDICE

I. — Movimento ed intensità del fenomeno.

II. — Caratteristiche e forme speciali.

III. — Cause ed effetti.

IV. — **Prospetti statistici.**



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL' EMIGRAZIONE

Anno 1904. N. 4.

SOMMARIO.



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
1904

LA COLONIZZAZIONE AGRICOLA NEGLI STATI UNITI

in rapporto all'immigrazione italiana (1).

(Relazione del prof. A. RAVAIOLI, addetto commerciale a Washington; ottobre 1903).

I. — La colonizzazione agricola quale rimedio per frenare la concentrazione dei nostri immigranti nelle città.

L'incremento e la trasformazione verificatasi nell'ultimo decennio nella corrente immigratoria attrae grandemente l'attenzione del pubblico di questo paese, il quale, nella maggioranza, non si può dire favorevole all'attuale immigrazione. Ed essendo il numero degli immigranti italiani superiore a quello di qualsiasi altra nazionalità, è naturale che le critiche del pubblico americano siano rivolte specialmente verso di noi. Conviene osservare, però, che tali critiche, piuttosto che rappresentare un'ostilità speciale verso la nostra razza, si devono considerare l'effetto del sentimento di avversione che esiste in ogni paese contro coloro che vengono dal di fuori in cerca di lavoro. In addietro, gli Irlandesi prima, i Tedeschi poi, furono oggetto della stessa avversione da parte degli abitanti del paese, i quali, alla loro volta, non sono altro che immigranti o discendenti d'immigranti. Ora, invece, non vi ha dissenso d'opinione nell'ammettere che, senza l'immigrazione irlandese e tedesca, questa nazione non avrebbe raggiunto l'alto grado di sviluppo attuale; auguriamoci che altrettanto si possa dire, fra non molti anni, dell'immigrazione italiana.

Il maggiore appunto che si fa alla nostra immigrazione, e nel quale convengono amici e nemici della medesima, consiste nel suo affollarsi negli Stati più densamente popolati, e specialmente nelle parti più squallide delle

(1) *Nota del Commissariato.* Il Commissariato dell'emigrazione lascia all'autore intera responsabilità per ciò che riguarda la raccolta delle notizie e gli apprezzamenti contenuti nel presente studio.

città di tali Stati, dove, per il grande incremento della popolazione, esistono gli stessi mali che affliggono i centri popolosi d'Europa. Colà i nostri immigranti vivono appartati dal resto della popolazione, costituendo quelle famose « colonie » che sono invise a questo popolo.

La vita cittadina dei nostri immigranti, oltre che portare con sè tutti quei mali che in essa si riscontrano nelle città italiane, ne ha degli altri. Essendo ignari della lingua e dei costumi del paese, i nostri divengono, appena naturalizzati, facile preda dei politicanti, e, quando avranno superato lo stadio attuale di lavoranti da fatica (*unskilled laborers*), si presteranno facilmente alle mire dei demagoghi, che dirigono parte del movimento operaio di questo paese. Senza dire del pericolo che l'astio, che esiste attualmente contro i nostri lavoranti, scoppi in un periodo di crisi economica, potendo allora l'immigrante italiano, date le sue abitudini di frugalità, offrire la sua mano d'opera, per lo scarso lavoro disponibile, ad un prezzo considerato inaccettabile dall'operaio indigeno o venuto prima di lui in questo paese.

Esaminando la questione da un altro lato, da quello del progresso della razza, non si possono fare delle previsioni rosee, almeno finchè durano le condizioni presenti. La maggior parte della nostra immigrazione in questo paese viene impiegata nei lavori di costruzione più faticosi, lavori che ne indeboliscono la fibra e ne abbrutiscono il morale; l'altra parte trova impiego nelle fabbriche, negli *sweat-shops*, o esercita i piccoli mestieri. Pochissimi si dedicano all'agricoltura, la sola industria che potrebbe migliorare le condizioni della nostra immigrazione in questo paese, che la renderebbe benevisa, che ne faciliterebbe l'amalgamazione col resto degli abitanti e che costituirebbe per essa una base di sostentamento sulla quale appoggiarsi anche nei periodi di maggiore crisi.

L'addensarsi dei nostri immigranti nelle città si deve anzitutto allo sviluppo delle costruzioni edilizie e delle industrie, le quali hanno creato una grande richiesta di operai specie negli Stati dell'Est, dove è appunto diretta la massima parte dei nostri immigranti, ed in secondo luogo al fatto che le facilitazioni che esistevano in passato, per gli immigranti che volevano dedicarsi alla vita agricola, sono assai diminuite.

Circa 40 anni fa, quando andò in vigore la celebre legge dell'*homestead*, vennero messi a disposizione degli immigranti immensi tratti di territorio, dei quali essi potevano divenire proprietari, adempiendo a poche formalità. Si trattava di terreni situati per la massima parte in regioni piane, ben provvisti d'acqua e dotati di grande fertilità. Di queste condizioni approfittarono gl'immigranti d'allora, specie i Tedeschi e gli Scandinavi, i quali trasformarono le deserte regioni che allora costituiva il *far west* in ciò che oggi sono i prosperi Stati del medio ovest. L'*homestead law* è tuttora in vi-

gore. e vi sono ancora centinaia di milioni di acri di terreni pubblici (di proprietà del Governo federale) da distribuirsi, ma, come si vedrà meglio in seguito, si tratta di terreni situati, nella massima parte, nella zona arida, i quali richiedono costosissime opere d'irrigazione per potere essere sottoposti a coltura. Il terreno immediatamente coltivabile è, nella massima parte, in proprietà di privati; quindi, perchè un immigrante si possa trasformare in un proprietario di terreni, è necessario che sia fornito d'un modesto capitale. E in queste condizioni non si trova il nostro immigrante, pel quale è già grave sacrifizio potere raggranellare la somma di denaro necessaria per il viaggio dal suo paese al porto di sbarco negli Stati Uniti, somma la quale si aggira, nel più dei casi, sulle 250 lire. È raro che egli disponga già di questo denaro: il più delle volte, per procurarselo, deve vendere o ipotecare quel poco che possiede, o farselo imprestare, a condizioni spesso usuraie. La maggiore sua preoccupazione, appena sbarcato, è di trovare subito lavoro che lo metta in grado di provvedere al suo sostentamento, di scalare il debito contratto e d'inviare qualche soccorso alla famiglia che, nel più dei casi, ha lasciato dietro di sè in condizioni miserrime. Il nostro immigrante non si dedica alla vita campestre, perchè gli è impossibile di poterlo fare: si potrà deplorare la circostanza, ma non si può per questo rimproverarlo.

Nè l'immigrante italiano può prendere gran parte ai lavori agricoli, come operaio, poichè il viaggio per recarsi all'interno negli Stati dell'Ovest, dove c'è richiesta di mano d'opera per tali lavori, richiede talvolta una spesa maggiore di quella sostenuta pel viaggio marittimo agli Stati Uniti. E poi non si tratta di fare dei nostri immigranti degli operai agricoli: non è in questo modo che si possono migliorare le sorti della nostra immigrazione. I lavori agricoli non offrono che un'occupazione temporanea, di pochi mesi: ogni anno, all'epoca dei raccolti, vi ha negli Stati dell'Ovest e del Pacifico (California) una grande domanda di braccia, la quale cessa quasi completamente appena i lavori dei raccolti sono compiuti. Gli operai italiani, quindi, che potrebbero trovare occupazione, anche a buone condizioni, per alcuni mesi dell'anno, dovrebbero restarsene oziosi negli altri mesi o ritornare ai centri industriali.

Le altre ragioni che vengono date, talvolta, per spiegare l'affollamento dei nostri immigranti nei grandi centri di popolazione, come l'attrazione esercitata su di essi dai nuclei di connazionali già esistenti e la poca simpatia che l'immigrante proveniente dall'Italia meridionale, che costituisce il nerbo della nostra immigrazione negli Stati Uniti, ha per la terra, sono d'importanza secondaria. È probabile che la stessa attrazione che viene esercitata oggi dalle colonie urbane venga esercitata domani dalle colonie agricole. La poca simpatia che l'emigrante dall'Italia meridionale ha per la terra si

spiega facilmente, considerando che la terra è stata per lui sorgente di pochi benefizi: ma una volta che egli fosse convinto che essa potrebbe produrre il suo miglioramento, materiale e morale, è certo che le diverrebbe affezionato.

Allo scopo di porre un freno all'eccessivo agglomeramento dei nostri immigranti nelle città, è necessario di trasformare una parte di loro in proprietari di terreni. Ma per far ciò, conviene acquistare loro il terreno, le sementi e gli strumenti di lavoro, nonchè impartire ad essi utili cognizioni. E per raggiungere questo scopo non vi è altra via che quella di costituire delle Società di colonizzazione, le quali, fornendo i capitali necessari, rendano possibile la trasformazione.

La fondazione di una colonia agricola dipende da varie circostanze: il costo del terreno, la qualità del suolo, la salubrità del clima, la precipitazione atmosferica, la distanza dalle ferrovie e dai mercati di consumo. Il fare un esame delle località degli Stati Uniti, dove le suddette circostanze sono favorevoli allo stabilimento di colonie agricole, richiederebbe un lavoro assai lungo: mi limiterò pertanto ad accennare, brevemente più che sia possibile, ai vari Stati e Territori dell'Unione, indicando quelli tra essi che si presterebbero maggiormente ad una colonizzazione agricola da parte degli immigranti italiani, indicando pure, quando sarà il caso, i risultati ottenuti sinora dagli Italiani nell'industria agricola, nonchè gli esperimenti di colonizzazione fin qui fatti. Per facilitare questo studio, ho creduto opportuno dividere tutto il territorio dell'Unione in quattro grandi zone: atlantica-settentrionale, centrale-settentrionale, meridionale ed occidentale.

Prima di procedere all'analisi delle varie zone, osservo che, nonostante il grande incremento della popolazione (nel decennio 1890-900, ha superato il 20 per cento), gli Stati Uniti sono ancora un paese poco popolato. Sopra una superficie di 3 milioni circa di miglia quadrate (un miglio quadrato è pari a chilometri quadrati 2,5899), vi ha una popolazione di 80 milioni, ciò che dà una popolazione relativa di 27 abitanti appena per miglio quadrato, ovvero poco più di 10 abitanti per chilometro quadrato. Tale popolazione non è però ugualmente distribuita, e mentre in alcuni Stati si ha una densità assai grande, altri sono quasi deserti.

***

Il quadro che segue indica la superficie in acri dei terreni pubblici disponibili negli Stati Uniti, alla fine dell'anno fiscale 1901-902: un acre è pari ad ettari 0,4047.

Terreni pubblici disponibili negli Stati Uniti alla fine dell'anno fiscale 1901-1902.

STATI E TERRITORI	SUPERFICIE in acri	STATI E TERRITORI	SUPERFICIE in acri
Zona centrale-settentrionale.		*Zona occidentale.*	
Nebraska	8,980,857		
Nord Dacota	15,071,477		
Sud Dacota	11,383,413	Nevada	61,299,818
Minnesota	3,553,143	New Mexico	55,157,116
Kansas	979,608	Montana	61,439,514
Michigan	386,180	Arizona	47,293,662
Missouri	269,541	Wyoming	43,783,313
Wisconsin	139,244	Idaho	42,302,659
		California	41,552,434
Totale	40,763,463	Colorado	38,424,412
Zona meridionale.		Utah	42,108,479
Arkansas	3,008,215	Oregon	31,873,671
Florida	1,435,314	Washington	11,073,261
Alabama	304,060	Oklahoma	3,789,976
Louisiana	210,073		
Mississippi	152,540	Totale	480,098,315
Totale	5,110,202	Totale generale	525,971,980

Nella zona atlantica-settentrionale non vi sono terreni pubblici disponibili.

I terreni pubblici della zona occidentale appartengono, quasi completamente, alle regioni aride; così dicasi di gran parte di quelli della zona centrale-settentrionale, di modo che si può, approssimativamente, calcolare che dei 526 milioni circa di acri di terreno disponibili, 500 milioni, ossia il 95 per cento, appartengono alle regioni aride. Il rimanente dei terreni disponibili appartiene principalmente alla regione dei laghi (Minnesota, Michigan e Wisconsin) e a quella boschiva meridionale (Stati della zona meridionale).

II. — La zona atlantica-settentrionale e la colonizzazione agricola italiana.

La zona atlantica-settentrionale rappresenta la parte più vecchia della Unione: ivi la popolazione è più densa e le industrie sono maggiormente

sviluppare. Qui appresso sono indicati gli Stati che compongono questa zona e la loro popolazione relativa, secondo il censimento del 1900:

	abitanti per miglio q.		abitanti per miglio q.
Rhode Island	407	Pennsylvania	140
Massachusetts	349	New Hampshire	46
New Jersey	250	Vermont	38
Connecticut	188	Maine	23
New York	153		

La popolazione relativa dei primi sei Stati è superiore a quella di qualsiasi altro Stato dell'Unione: ivi le industrie manifatturiere hanno raggiunto un grande sviluppo, ed ivi è diretta, come ho già avuto occasione di osservare, la massima parte della nostra immigrazione. Dato l'alto prezzo che i terreni hanno nella massima parte di tali Stati, questi non offrono condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole. In quanto ai tre Stati di New Hampshire, Vermont e Maine, benchè siano scarsamente popolati, pure, dati la rigidità del clima ed il suolo, in generale poco fertile, non sono adatti alla colonizzazione agricola, specie da parte d'immigranti italiani.

La massima parte degli Italiani residenti in questa zona sono occupati nelle numerosissime industrie manifatturiere che ivi esistono, nei lavori di costruzione, nelle miniere: pochi relativamente sono quelli dedicati all'agricoltura, la quale vi ha una secondaria importanza di fronte agli altri rami dell'attività umana.

La zona nord-atlantica non è però priva di colonie agricole italiane: anzi, in essa si trova la principale colonia, quella di *Vineland*, nello Stato di New Jersey.

La colonia di Vineland è la prima colonia agricola italiana fondata negli Stati Uniti. Essa fu stabilita nel 1878 da un filantropico connazionale, il cav. Secchi de Casali, il quale si propose, in questo modo, di porre un argine all'affollamento delle città da parte dell'immigrazione italiana, che era allora nel suo inizio. Egli fu aiutato, nel mettere in esecuzione i suoi piani, da Mr. Charles Landis, di Landisville (New Jersey), il quale, essendo un grande proprietario di terreni, mise vasti tratti di terra a disposizione del signor Secchi. La colonia si trova nella parte meridionale dello Stato: 114 miglia a sud-ovest di New York e 34 miglia a sud-est di Filadelfia, colle quali città ha facili comunicazioni ferroviarie. Fondata con poche famiglie, la colonia ha prosperato meravigliosamente, tanto che attualmente si compone di circa 500 famiglie, corrispondenti ad una popolazione di circa 4000 persone, le

quali sono impiegate nell'industria agricola, a Vineland, Landisville e Plainfield, tutte piccole città, vicine l'una all'altra nello stesso Stato, e in parte anche nelle industrie manifatturiere. La coltivazione principale è quella degli ortaggi e delle frutta minute: il luogo è salubre, il clima è mite ed il suolo di facile lavorazione ed irrigato.

Più di 480 sono i coltivatori di fondi propri, e la proprietà posseduta a Vineland dagli Italiani oltrepassa un milione di dollari. La colonia è provvista di scuole, chiesa e società di mutuo soccorso. I terreni coltivabili si offrono in vendita a lotti di 10, 20, 30, 50 e 100 acri, al prezzo medio di dollari 20 l'acre, pagabili un quarto in contanti, all'atto della vendita, ed il rimanente in rate mensili o annue, entro cinque anni, coll'interesse del 6 per cento.

Il fondatore di questa colonia volle dimostrare come fosse possibile, mediante l'agricoltura, migliorare le condizioni della nostra immigrazione; disgraziatamente il suo bell'esempio ebbe scarsi e poco abili imitatori.

Non molto lontano da *Hammonton*, pure nello stesso Stato di New Jersey, esiste un'altra colonia agricola italiana, avente una popolazione di circa 2000 abitanti ed una proprietà terriera di circa mezzo milione di dollari.

Un'altra colonia importante è quella di *Fredonia*, nello Stato di New York, a breve distanza da Buffalo, la quale conta circa 2000 individui, per la maggior parte della provincia di Palermo e precisamente del comune di Valle d'Olmo. Essi si dedicano principalmente alla coltivazione della vite, del grano, degli ortaggi, e trovano impiego anche nelle fabbriche di conserve vegetali che si trovano a Fredonia e nelle sue vicinanze (Brant, Farham, North Collins). Piccole colonie agricole dei nostri connazionali si trovano pure ad Avon, Geneseo, Mount Morris, New York: essi lavorano per proprio conto, o sono occupati in stabilimenti di frutta e vegetali in conserva. A Long Island, a Staten Island ed in generale nelle vicinanze delle grandi città e dei campi minerari si trovano Italiani impiegati nella coltivazione delle frutta, degli ortaggi e di altri vegetali che hanno nei vicini centri di popolazione un mercato assai rimunerativo. La coltivazione dei cereali, negli Stati della zona nord-atlantica, è poco profittevole, data la grande concorrenza che viene fatta dagli Stati dell'Ovest. Come ho già osservato in altra parte, in questa zona non vi sono terreni pubblici disponibili.

III. — La zona centrale-settentrionale e la colonizzazione agricola italiana.

Questa zona si presenta più della precedente adatta allo stabilimento di colonie agricole italiane, benchè, come vedremo più appresso, le condizioni non siano così favorevoli come in altre parti dell'Unione che verranno esaminate in seguito.

—

Una delle difficoltà maggiori che la nostra colonizzazione incontrerebbe in questa zona è il clima, il quale, ad eccezione di qualche Stato, è in inverno oltremodo freddo. Questo clima che è adatto per le razze dell'Europa settentrionale (Irlandesi, Tedeschi, Scandinavi), le quali, difatti, hanno colonizzato detta zona, non sarebbe confacente alla nostra immigrazione, proveniente, nella massima parte, da paesi aventi un clima ben differente.

Un altro ostacolo si ha nella qualità della coltura. La coltivazione dei cereali è predominante in questa zona: affinchè essa sia rimunerativa è necessario che venga esercitata su larga scala, di modo che, per impiantare una colonia in tale zona, converrebbe acquistare tratti di terreno assai vasti. Ciò, naturalmente, in tesi generale, poichè si potrebbero esercitare anche altre colture, come quella degli ortaggi, specie attorno alle grandi città. Quivi, però, il terreno è assai caro.

Gli Stati di questa zona costituivano in passato la regione conosciuta sotto il nome di *far west*; quivi vennero ceduti, in base alla legge dello *homestead*, centinaia di milioni d'acri di terreno ai coloni d'allora. Restano ora, in detta zona, poco più di 40 milioni d'acri di terreni pubblici, i quali sono situati, nella massima parte, nella regione arida ed in quella assai fredda dei laghi.

Qui appresso è indicata la popolazione relativa dei vari Stati che fanno parte della zona centrale settentrionale, secondo il censimento del 1900:

	Abitanti per miglio q.		Abitanti per miglio q.
Ohio	102	Wisconsin	38
Illinois	86	Minnesota	22
Indiana	70	Kansas	18
Missouri	45	Nebraska	14
Michigan	42	South Dacota	5
Iowa	40	North Dacota	4,5

Ohio. — Si tratta di uno Stato già densamente popolato e dove i prezzi dei terreni sono alti. Circa 26 milioni di acri di terreno vennero ceduti in passato; ora non ve n'ha affatto di disponibili. I Tedeschi costituiscono il principale elemento della popolazione di origine straniera. Anche gli Italiani sono abbastanza numerosi (circa 50,000, secondo il regio agente consolare in Cleveland), ma pochi di essi sono dedicati all'agricoltura. Eccettuate poche parti dello Stato, si può dire che le condizioni sono, in generale, poco favorevoli allo stabilimento di colonie agricole italiane.

Illinois. — Le considerazioni precedenti valgono presso a poco anche per questo Stato. In passato vennero ceduti per circa 36 milioni di acri di terreni pubblici; ora non ve ne sono più, ed il prezzo della terra è assai elevato. I Tedeschi, gli Scandinavi figurano, naturalmente, in gran numero tra gli attuali proprietari di terreni. Gli Italiani vi sono pure numerosi, ma addensati nelle grandi città: pochi sono impiegati nell'agricoltura. In generale si può affermare che le condizioni di questo Stato siano poco favorevoli per lo stabilimento di colonie agricole.

Indiana. — Nemmeno in questo Stato vi sono ora terreni pubblici disponibili. Il prezzo della terra è meno alto però che nei due Stati precedenti. Anche qui si riscontrano tra i proprietari di terreni gran numero di Tedeschi e Scandinavi. Gli Italiani sono poco numerosi. Benchè nemmeno tale Stato sia il più adatto per lo stabilimento di colonie agricole, le condizioni vi appaiono più favorevoli che nei due precedenti.

Missouri. — È forse lo Stato di questa zona che offre condizioni piu favorevoli allo stabilimento di colonie agricole italiane, e ciò perchè il clima è abbastanza mite ed i terreni non sono molto cari. Vi sono in questo Stato ancora piccoli tratti di terreni pubblici disponibili (contee di Camden, Osark, Stone, Dallas, Taney, Pulaski, ecc.), per l'area complessiva di acri 270,000 circa. Si tratta, in gran parte, di terreni boschivi. In passato vennero alienati circa 44 milioni di terreni pubblici. Anche in questo Stato i Tedeschi figurano in gran numero fra i proprietari di terreni. Gli Italiani non sono molto numerosi e pochi di essi dedicati all'agricoltura.

I prezzi dei terreni variano da un dollaro a 50 all'acre, a seconda della loro produttività e posizione. In contee poco popolate e distanti dalle linee ferroviarie si possono acquistare terreni di ottima qualità a prezzi moderatissimi: nella contea di Taney si possono avere al prezzo di 5 a 10 dollari l'acre. Anche nelle contee di Wright, Laclede e Pettis i terreni sono a prezzi abbastanza modici. Vi sono, in questo Stato, due piccole colonie italiane, quelle di Montebello e Verdella, fondate in seguito all'insuccesso della colonia di Sunnyside (Ark.), e delle quali dirò più avanti.

Michigan. — È uno degli Stati più settentrionali della Confederazione, estendendosi tra i laghi Michigan, Huron e Superior: il clima vi è, naturalmente, nella stagione invernale, assai rigido. Anche in questo Stato vi furono, in passato, grandi alienazioni di terreni pubblici: attualmente non ne restano che per 386,000 acri, situati principalmente nelle contee di Chippewa, Marquette, Oscoda, Iosco, Montmorency, Schoolcraft, ecc. Si

tratta di terreno adatto alla coltivazione; in parte è boschivo. Gli immigranti tedeschi, scandinavi ed olandesi hanno prosperato grandemente in questo Stato. È particolarmente degna di nota una colonia di Olandesi, situata nelle contee di Ottawa e di Allegan, vicino a Benton Harbor, la quale conta attualmente circa 40,000 individui. I Francesi del Canadà sono pure in gran numero nel Michigan, e in buone condizioni. Gli Italiani sono discretamente numerosi, ma la maggior parte si trova nelle città (Detroit, Calumet, ecc.): pochi sono quelli dedicati all'agricoltura. La coltivazione della barbabietola da zucchero va facendo grandi progressi in questo Stato, il quale figura tra i primi in tale industria. Gli immigranti tedeschi e russi, che hanno già conoscenza di questo genere di coltura, sono generalmente preferiti.

Da quanto precede, appare che questo Stato offre condizioni favorevoli per la colonizzazione agricola, ma, per il genere speciale della coltivazione e anche perchè i terreni più a buon mercato sono nella parte settentrionale e, quindi, più fredda dello Stato, non pare che esso sia molto adatto allo stabilimento di colonie agricole italiane.

Jowa. — È uno dei principali centri graniferi degli Stati Uniti. Vi furono, in passato, grandi alienazioni di terreni pubblici, ma attualmente non ve ne sono più. I Tedeschi figurano anche in questo Stato in gran numero fra i proprietari di terreni; seguono gli Scandinavi. Gli Italiani sono poco numerosi. I terreni sono generalmente a prezzi elevati, di modo che le condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole italiane sono poche.

Wisconsin. — È situato presso a poco alla stessa latitudine del Michigan ed è, perciò, dotato di un clima rigido in inverno. Se non fosse per questa circostanza, esso si presterebbe forse allo stabilimento di colonie agricole italiane. Di terreni pubblici disponibili ve ne sono però pochissimi: circa 140,000 acri, situati, per la massima parte, nelle contee di Douglas, Bayfield, Oneida, Burnett, ecc. Si tratta di terreni agricoli, in parte boschivi; nella contea di Oneida sono, in parte, paludosi.

Nella parte settentrionale dello Stato, ancora scarsamente popolata, è specialmente desiderata l'immigrazione. In essa, al nord d'una linea che va da Green Bay alla foce del fiume St. Croix, si trova un'immensa area boschiva, la quale comprende 27 contee, corrispondente al 53 per cento circa dell'intera superficie dello Stato. Circa il 20 per cento di questo territorio è costituito da terreno agricolo di buona qualità, il 40 per cento da terreno agricolo di qualità media, mentre il resto non è adatto all'agricoltura. Solo il 7 per cento dell'intera area è coltivato: il rimanente è, per la massima parte, proprietà di negozianti di legname che vanno, di mano in mano, dibo-

scando questa regione. Vi sono più di 8 milioni di acri diboscati (*cut-over lands*), e questa superficie va continuamente aumentando. Quivi si cerca di attrarre principalmente l'immigrazione, e i terreni di quella regione si possono avere a prezzi modicissimi.

I Tedeschi sono numerosissimi in questo Stato: essi occupano intere città, la politica, la religione, l'istruzione delle quali sono in loro mani. In alcuni distretti si parla raramente l'inglese, essendo il tedesco la lingua dominante non solo fra il pubblico, ma anche nelle scuole e nelle chiese. Dopo i Tedeschi, vengono, in ordine d'importanza, gli Scandinavi, gli Irlandesi, i Canadesi, ecc. Gli Italiani sono poco numerosi e trovansi principalmente nelle contee di Vernon, Washburn e Florence; nella contea di Vernon essi posseggono metà della cittadina di Genoa.

Lo Stato possiede un Ufficio pubblico d'immigrazione, il quale spende circa 5000 dollari all'anno nel lavoro di diffusione di notizie atte a far conoscere le risorse agricole del Wisconsin e ad attirarvi immigranti. Numerose sono le Compagnie private interessate nella colonizzazione di questo Stato, specie dei terreni diboscati, dove si vanno formando colonie di Polacchi, di Tedeschi, di Norvegesi, di Russi. Anche le Compagnie ferroviarie prendono parte a questo lavoro: tra le altre, la *Wisconsin Central Railroad*, la *Chicago St. Paul, Minneapolis and Omaha Railroad*, la *Chicago, Milwaukee and St, Paul*, ecc. Alcune delle suddette Compagnie tengono speciali agenti in Europa, allo scopo di procurare dei coloni.

Nonostante però le suddette facilitazioni, è difficile potere affermare che questo Stato si presti ad una colonizzazione italiana su larga scala, e ciò specialmente a motivo del clima freddo.

Minnesota. — La latitudine di questo Stato è ancora più alta di quella dello Stato, precedente: il clima è, perciò, in inverno, assai freddo. Vi sono ancora circa 3 milioni e mezzo di terreni pubblici disponibili, la massima parte dei quali è situata però nella parte più settentrionale, e quindi più fredda, dello Stato, e precisamente nelle contee di Beltrami, Itasca, Lake, Saint Louis, Cook, Roseau, Cass, ecc.: si tratta di terreni in parte agricoli, minerari, boschivi e paludosi.

Molti terreni di questo Stato sono posseduti dalle scuole e dalle compagnie ferroviarie e si potrebbero avere a prezzi modicissimi; la massima parte sono boschivi. La Compagnia ferroviaria *Duluth & Iron range* possedeva, nel 1900, circa mezzo milione di acri di tali terreni, che cedette al prezzo di dollari 2. 50 a 5 per acre, con pagamento per un quinto immediato e pel rimanente entro 5 anni.

Gli Scandinavi (Svedesi, Norvegesi e Danesi) rappresentano la maggio-

ranza della popolazione di nascita straniera di questo Stato: seguono i Tedeschi. Gli Italiani vi sono poco numerosi; nè, date le condizioni climatiche, credo che sia da consigliarsi un esperimento di colonizzazione in tali regioni, nonostante che vi siano varie condizioni favorevoli.

Kansas. — Questo Stato, sia perchè è situato in una zona temperata (si trova presso a poco alla stessa latitudine dello Stato del Missouri), sia perchè ancora poco popolato, si presterebbe probabilmente alla fondazione di colonie agricole italiane. I terreni dello Stato sono passati in mano, quasi tutti, di privati e di corporazioni. Il Governo vi possiede ancora quasi un milione di acri di terreni; ma questa proprietà è più apparente che reale, essendo in processo di passaggio in mani di privati. La parte occidentale dello Stato è naturalmente la meno popolata: ivi i terreni si possono avere a prezzi modicissimi. Conviene notare, però, che questa parte si trova nella regione semiarida ed arida, dove, le pioggie essendo scarse, l'agricoltura non è molto proficua. Lo Stato del Kansas è, infatti, compreso nella lista di quelli che dovranno essere beneficati dai lavori d'irrigazione sanzionati dalla *reclamation law* del 17 giugno 1902, legge questa, della quale dovrò occuparmi più avanti, quando parlerò della zona occidentale.

La Compagnia ferroviaria *Union Pacific* possiede circa 6 milioni di acri di terreno, situato nella parte occidentale dello Stato, e che cede al prezzo di mezzo dollaro a 3 dollari, per acre, per i terreni pastorizi, e al prezzo di 3 dollari a 15 per quelli agricoli. Essa preferisce vendere i suoi terreni a persone che si stabiliscano sui medesimi, e specialmente a quegli immigranti che hanno già passato alcuni anni negli Stati Uniti e che sono un po' al corrente dell'agricoltura americana. Nelle contee di Kearny, Phillips, Ellis e Douglas le condizioni sono assai favorevoli all'acquisto dei terreni, dato il loro basso prezzo e le facilitazioni accordate per il pagamento.

La popolazione forestiera di nascita vi è non molto numerosa; gli Italiani residenti sono pochi. All'epoca dei raccolti vi ha generalmente una grande domanda di braccia, la quale cessa però appena i lavori sono compiuti.

Nebraska. — Anche questo Stato offre alcune condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole. Esso è assai scarsamente popolato e perciò i terreni, specie nella parte occidentale dello Stato, sono assai a buon mercato. Benchè situato a nord dello Stato precedente, il clima non raggiunge in inverno gli estremi che si hanno in altri Stati di questa zona.

In questo Stato vi è ancora una gran quantità di terreni pubblici disponibili, circa 9 milioni di acri, i quali si trovano, quasi tutti, nella regione occidentale dello Stato, la quale appartiene, in grande parte, alla zona arida.

Una volta che verranno compiuti in questo Stato i lavori d'irrigazione sanzionati dalla legge del 17 giugno 1902, già ricordata, una grande quantità di terreni verrà posta a coltivazione, ed allora lo stabilimento di colonie agricole troverà condizioni più favorevoli che attualmente.

Le contee principali, nelle quali si trovano terreni disponibili, sono quelle di Sioux, di Sheridan, Deuel, Cherry, ecc.; la maggior parte di questi terreni sono di natura sabbiosa.

Nello Stato si va sviluppando la coltivazione della barbabietola da zucchero.

Nella parte centrale dello Stato si possono avere terreni fertili al prezzo di dollari 5 a 20 l'acre; nella parte orientale, la quale è da lungo tempo colonizzata, i terreni sono naturalmente più cari. Le terre vengono generalmente vendute con pagamento entro 5 anni, con l'interesse del 6 o 7 per cento per i pagamenti differiti.

Nella popolazione straniera di questo Stato, i Tedeschi sono i più numerosi; seguono gli Irlandesi e gli Scandinavi: gli Italiani sono scarsi.

Lo Stato incoraggia l'immigrazione, specie da quei paesi dove si coltiva la barbabietola da zucchero, e ciò allo scopo di diffondere questa coltura. Vi sono varie pubblicazioni ufficiali, fra le quali un rapportodel Consiglio di agricoltura ed uno del Commissario del lavoro, in cui vengono descritte le risorse agricole ed industriali dello Stato, allo scopo di attirarvi l'immigrazione. Anche le Compagnie ferroviarie sono occupate attivamente in questo lavoro di colonizzazione: esse danno, però, la preferenza agli immigranti dagli altri Stati più densamente popolati dell'Unione.

Dacota del Sud. — Si trova al nord dello Stato precedente. La popolazione è assai scarsa; ma, a causa del clima assai rigido, le condizioni sono poco favorevoli allo stabilimento di colonie agricole italiane. Come nei due Stati del Kansas e del Nebraska esaminati precedentemente, la parte orientale è più densamente popolata essendo provvista di acque, mentre la parte occidentale invade la regione arida. Quivi si trovano i terreni pubblici disponibili, circa 11 milioni di acri, situati principalmente nelle contee di Butte, Meade, Stanley, Lyman, Pennington, ecc. La natura di questi terreni è varia: essi sono adattati per pascoli ed anche per l'agricoltura.

Attualmente, l'agricoltura di questo Stato è assai sviluppata nella regione ad est del Missouri, dove si hanno generalmente buoni raccolti: la percentuale di raccolti mancati aumenta verso la parte occidentale dello Stato. Al di là del Missouri la terra è principalmente dedicata all'allevamento del bestiame. La colonizzazione della parte orientale è cominciata verso i confini del Wyoming ed è dovuta alle ricchezze minerarie delle *Black Hills*:

attorno a queste colline, e lungo i più importanti corsi d'acqua, si è pure sviluppata l'agricoltura. All'est delle *Black Hills*, e fino al fiume Missouri, vi è una vasta superficie di terreno pubblico, adatto principalmente all'allevamento del bestiame. Molta parte di quest'area costituisce delle riserve indiane, e parte di essa è senza alcun valore. Si spera però, mediante l'irrigazione, di trasformare gran parte di questo territorio in terreno agricolo, ed allora è certo che affluirà nello Stato una grande corrente d'immigrazione.

Gli Scandinavi, i Finni, i Tedeschi costituiscono la maggior parte della popolazione di nascita straniera attualmente stabilita in detto Stato; d'Italiani ve ne sono poche centinaia.

Dacota del Nord. — È ancora più scarsamente popolato dello Stato precedente, a nord del quale si trova. I terreni sono conseguentemente abbondanti ed a prezzi bassi. Il clima assai rigido non si presta però ad una colonizzazione italiana. Come nello Stato precedente, la parte ad est del Missouri, che si trova nella zona umida, è dedicata all'agricoltura: quella ad ovest è principalmente impiegata per l'allevamento del bestiame. In questa parte vi sono ancora circa 15 milioni di acri di terreni pubblici disponibili: la massima parte è situata nelle contee di Billings, Stark, Morton, Ward, Williams, e quasi tutti nella regione arida. Coll'irrigazione, questi terreni si potrebbero trasformare in eccellenti terreni agricoli, specie per la coltura dei cereali. La colonizzazione della parte occidentale o arida dello Stato va però rapidamente crescendo, e siccome si è avuta una serie d'anni favorevoli, così i nuovi venuti sono incoraggiati nei loro sforzi. Se però queste condizioni favorevoli non dovessero continuare, una serie di annate cattive porterebbe la rovina tra quei coloni troppo fiduciosi, come già avvenne, in circostanze simili, negli Stati del Kansas e del Nebraska. Anche in questi due ultimi Stati vi fu una corrente migratoria verso l'ovest, attratta dai periodi di pioggie estive straordinarie; essa si dovette però ben presto ritirare col ritorno delle condizioni climatiche normali. Le stesse razze nordiche che abbiamo trovate nello Stato precedente costituiscono la maggior parte della popolazione di nascita straniera residente in questo Stato: d'Italiani ve n'è appena un migliaio.

***

Dal breve esame fatto degli Stati che compongono la zona nord-centrale, appare dunque che, eccettuato in alcuni degli Stati più meridionali della medesima (Missouri, Kansas e Nebraska), le condizioni per lo stabilimento di colonie agricole italiane sono assai poco favorevoli e ciò specialmente a causa

del clima. Questa zona è colonizzata, e continuerà ad esserlo anche negli anni futuri, dalle razze nordiche d'Europa. Per gli Italiani vi sono altre parti degli Stati Uniti dove le condizioni climatiche sono ben più favorevoli: ciò si vedrà nel paragrafo che segue.

IV. — La zona meridionale.

Condizioni generali. — Nello sviluppo economico del Sud si hanno a notare due fenomeni principali. Il primo è costituito dalla decadenza del vecchio sistema di coltivazione, dall'inizio di nuove forme di coltura e dalla conseguente richiesta di agricoltori capaci di svilupparle. Il secondo fenomeno è rappresentato dallo sviluppo industriale del Sud, dovuto principalmente all'industria cotoniera, la quale ha fatto, in questa zona, progressi meravigliosi in pochi anni, e, in parte minore, allo sfruttamento delle risorse minerarie, specie delle miniere di carbone e di ferro, che ha prodotto una industria ferriera fiorente nello Stato dell'Alabama.

La causa del primo fenomeno si deve ricercare principalmente nell'abolizione della schiavitù. Quantunque il lavoro dei negri, che costituisce la massima parte della mano d'opera del Sud, non sia molto caro, in paragone dei salari che si pagano negli Stati del Nord, esso costa assai più del lavoro degli schiavi; e le coltivazioni caratteristiche del Sud, quali il cotone, il tabacco, il riso, che, ai tempi della schiavitù, erano sorgenti di lauti guadagni per i proprietari, non sono oggi sufficentemente rinumerative, in base alle condizioni ordinarie del mercato. Da ciò la necessità di sostituire o meglio di sviluppare, accanto a quelle coltivazioni, un'agricoltura più intensiva, che comprenda un maggior numero di prodotti. Questa trasformazione di colture contribuirà a ridare la fertilità ai terreni, impoveriti dai sistemi di coltivazione estensiva in vigore sinora; essa ridurrà il costo del lavoro, mediante l'introduzione delle macchine, e sarà di giovamento alla stessa coltivazione del cotone, poichè molti articoli necessari per questa coltura, che ora vengono importati da altre parti dell'Unione, potranno essere forniti a poca distanza. La formazione di centri manufatturieri nel Sud offre un buon mercato per i prodotti di una coltura intensiva, che è pure favorita dallo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie e marittime cogli Stati del Nord, le quali permettono che i prodotti agricoli possano essere trasportati, con poca spesa, ai ricchi mercati del Nord.

Il lavoro dei negri non è adatto ad una coltura intensiva e variata; salvo eccezioni, la razza negra non ha dimostrato, finora, sufficente capacità per questa specie di agricoltura: essa sembra incapace di coltivare altri arti-

coli all'infuori dei pochi che hanno costituito, fin qui, la produzione agricola del Sud.

Le predette circostanze sono favorevoli all'introduzione, nel mezzogiorno degli Stati Uniti, di agricoltori europei, aventi già conoscenza dell'agricoltura intensiva, energici, economi e laboriosi. Tra di essi io credo che gli Italiani sieno i più adatti, e ciò specialmente a motivo del clima che è caldo. Io sono convinto che questa zona sia appunto la parte degli Stati Uniti più adatta alla colonizzazione da parte dei nostri immigranti: è qui che si dovrebbero stabilire colonie agricole. Le razze nordiche d'Europa hanno trovato condizioni favorevoli negli Stati del Nord; le razze meridionali possono trovarle negli Stati del Sud.

Il cambiamento avvenuto nelle condizioni della mano d'opera, impiegata nell'agricoltura, ha fatto sì che si sono abbandonati vasti tratti di terreno, i quali giacciono incoltivati. Sono questi le così dette *worn out lands*, ossia terre esauste. L'esaurimento di questi terreni è, però, più apparente che reale; lo strato superficiale è bensì impoverito, ma, con un sistema di coltura intensiva, si potrebbe facilmente trasformarlo in terreno fertile e produttivo. Immensi tratti di terreno, che sono coltivati ora estensivamente, si potrebbero dividere in piccoli appezzamenti, sottoponendoli ad una coltura intensiva: in questo modo essi potrebbero alimentare una popolazione numerosa.

Gli Stati del Sud non sono, in generale, densamente popolati; alcuni di essi, come il Texas e la Florida, hanno una popolazione relativa appena superiore a quella degli Stati più scarsamente popolati del Nord-Ovest. In vari Stati, specie nell'Arkansas e nella Louisiana, vi sono ancora migliaia d'acri di terreno vergine.

Finora il Sud non ha assorbito che in piccola parte l'immigrazione dall'estero, di modo che la proporzione di abitanti di nascita straniera vi è assai piccola. Questo fatto, che dagli abitanti di questa zona viene considerato come una ragione d'orgoglio, poichè ha contribuito a mantenervi intatte le caratteristiche americane, è stato effettivamente di grave danno per questa parte della Confederazione. La parte settentrionale dell'Unione è stata immensamente beneficata dall'immigrazione, economicamente, politicamente e socialmente; il Sud non ne ha ricavato invece alcun vantaggio.

Finchè nel Sud vigeva la schiavitù, era naturale che l'immigrazione straniera schivasse quegli Stati. Abolita la schiavitù, l'immigrazione continuò a dirigersi negli Stati del Nord, specie a quelli dell'Ovest, attratta dalle immense facilitazioni che venivano offerte agli agricoltori colla legge dell'*homestead*; mentre il Sud, rovinato dagli effetti della guerra civile, offriva

ben poche condizioni favorevoli. Attualmente la posizione è cambiata. Collo scomparire dei terreni pubblici agricoli, l'Ovest presenta ormai poche attrazioni per l'immigrazione; il Sud, invece, si è riavuto dagli effetti della sconfitta e la sua ricchezza va aumentando rapidamente, e le industrie vi fioriscono, anche per effetto del capitale del Nord, che negli Stati del mezzogiorno trova un più proficuo impiego. Per queste ragioni, le condizioni del Sud sono oggidì più favorevoli che quelle del Nord a ricevere una corrente d'immigranti stranieri.

Anche l'atteggiamento dell'opinione pubblica verso l'immigrazione và trasformandosi; si sente la necessità d'immigranti attivi che si possano trasformare in proprietarî dei terreni che coltivano. Gli uffici d'immigrazione dei vari Stati e le Compagnie ferroviarie stanno lavorando attivamente per raggiungere questo scopo. Si è formata recentemente una lega d'immigrazione che comprende più di 50 associazioni commerciali degli Stati dell'Alabama, della Louisiana, del Mississippi e del Texas, allo scopo di attrarre degli immigranti nel Sud, sia dagli altri Stati più popolati dell'Unione americana, sia dall'estero. Essa spera, in pochi anni, d'attrarre negli Stati meridionali un milione d'immigranti.

Le Compagnie ferroviarie, che attraversano colle loro linee gli Stati del Sud, stanno attivamente occupandosi di questo lavoro di colonizzazione, spargendo abbondanti informazioni sui vantaggi che il Sud offre all'immigrazione. La *Southern Railway*, ad esempio, le cui linee attraversano la maggior parte degli Stati di questa zona, pubblica e distribuisce gratuitamente un giornale, il *Southern Field*, contenente numerose notizie riguardanti le risorse agricole, minerarie ed industriali dei paesi da essa attraversate. Secondo i dati contenuti in tale pubblicazione, i prezzi dei terreni sono fenomenalmente bassi, anche nelle regioni situate nelle vicinanze delle città, e ciò per la pocari chiesta che di tali terreni si è avuta finora. La popolazione non è proporzionata alle opportunità e ai vantaggi che il Sud offre.

In quanto alla nazionalità degli immigranti desiderati nel Sud, la maggiore richiesta è per gli immigranti tedeschi, e ciò si deve, più che altro, al fatto che questi hanno dato buona prova, come agricoltori, nell'Ovest, e perciò si ritiene che anche nel Sud farebbero bene. Benchè non manchi chi ritenga che anche i nostri immigranti sarebbero adatti alla colonizzazione agricola del Sud, pure di essi non c'è, in generale, una grande domanda, poichè sono poco conosciuti, non avendo dato, come agricoltori, che scarse prove in questo paese.

Lo stabilimento di colonie agricole nel Sud incontrerebbe forse un po' di ostilità nella parte bassa della popolazione. Credo però che questa difficoltà

si potrebbe facilmente superare, qualora le colonie che si fondassero fossero abbastanza numerose e soprattutto ordinate ed osseqenti alle leggi.

Nè si deve trascurare un immenso vantaggio che una corrente d'immigranti di razza bianca nel Sud apporterebbe a quella parte degli Stati Uniti; essa risolverebbe la questione dei negri, la quale è, più che altro una questione di predominio delle due razze, e la risolverebbe in favore dei bianchi che, benchè sieno ora la razza dominante in quella zona, sono, in alcuni Stati (Mississippi, South Carolina), numericamente inferiori.

I terreni del Sud sarebbero più adatti alla colonizzazione agricola italiana, non solo per il clima, ma anche per la maggiore vicinanza: si tratta di Stati che sono, nella massima parte, situati lungo le coste dell'Atlantico e del Golfo del Messico. Ivi i nostri immigranti si sentirebbero meno lontani dalla patria, la quale verrebbe loro ricordata non solo dal clima, ma anche dal genere di produzione, potendosi, in tali Stati, fare tutte quelle coltivazioni che prosperano in Italia. La coltivazione degli ortaggi e delle frutta è specialmente produttiva in detti Stati, e questi prodotti troverebbero un mercato proficuo nei centri di popolazione che non sono molto lontani. Mentre nell'Ovest una colonia agricola non si potrebbe fondare che in paesi remoti dai centri di popolazione, nel Sud si può fondare in luoghi relativamente vicini ai villaggi ed alle città. Nel Sud il costo della vita è minore; ivi si possono avere non solo i vari prodotti che crescono nella regione temperata, ma anche parte di quelli della zona torrida.

Ed ora verrò ad esaminare più da vicino gli Stati di questa zona, dicendo, prima, di quelli situati sull'Atlantico, poi di quelli centrali.

V. — Gli Stati atlantici-meridionali e la colonizzazione agricola italiana.

Do qui appresso la lista degli Stati della zona meridionale bagnati dall'Atlantico, colla loro popolazione relativa, secondo le cifre del censimento del 1900:

	Abitanti per miglio q.		Abitanti per miglio q.
Maryland	121	Carolina (nord)	39
Delaware	94	West Virginia	39
Virginia	46	Georgia	38
Carolina (sud)	44	Florida	10

Maryland. — Benchè compreso nella zona meridionale, questo Stato si può considerare piuttosto come intermedio fra gli Stati settentrionali e

quelli meridionali. Esso tiene il settimo posto nell'Unione per densità di popolazione, venendo dopo i sei Stati più densamente popolati della zona atlantica settentrionale; i prezzi dei terreni vi sono, quindi, relativamente alti, benchè essi varino grandemente, secondo la loro distanza dalle città. Nonostante questa circostanza, lo Stato del Maryland sembra più adatto all'impianto di colonie agricole di quello che lo siano gli Stati settentrionali-atlantici e molti Stati dell'Ovest. Intanto il clima vi è temperato e salubre ed il suolo è generalmente fertile. Si trovano, inoltre, in questo Stato, in quantità considerevole, quelle *worn out lands*, cioè terre esauste, alle quali ho accennato nel paragrafo precedente, che si potrebbero acquistare a buon prezzo e trasformare, con non molta spesa, in terreni fertili.

I terreni di questo Stato sono specialmente adatti alla coltivazione delle frutta e degli ortaggi, prodotti che si possono facilmente trasportare, mediante le numerose linee ferroviarie che l'attraversano ed il mare che ne bagna le coste, nei centri più popolati dell'Unione. È certo che un agricoltore può fare maggiore profitto nel Maryland, lavorando un podere di una quarantina d'acri di superficie, che nell'Ovest lavorandone uno di 200 acri.

L'immigrazione è desiderata in questo Stato. Nel 1896 venne fondato un ufficio pubblico d'immigrazione, il quale ha lo scopo di far conoscere le risorse dello Stato e di dare qualsiasi informazione che si possa desiderare sui terreni che sono offerti in vendita (situazione, qualità del suolo, clima, ecc.). Questo ufficio pubblica, di tanto in tanto, degli opuscoli ed invia suoi agenti speciali negli altri Stati dell'Unione ed anche in Europa per attirare l'immigrazione, dando la preferenza agli immigranti dell'Europa settentrionale. In conseguenza di questo lavoro, si sono cominciate a stabilire, in varie parti dello Stato, delle famiglie olandesi, tedesche e svedesi. Si tenta di formare anche una colonia ungherese, specie per la coltivazione della vite.

All'epoca del censimento, la popolazione di nascita straniera non raggiungeva, in questo Stato, il 10 per cento: erano specialmente Tedeschi ed Olandesi. In quel tempo, di Italiani non ve ne erano che circa 2,500: essi sarebbero però aumentati di molto, in questi ultimi anni, poichè, secondo un rapporto del nostro agente consolare in Baltimora, gli Italiani attualmente residenti nel Maryland sarebbero circa 12,000, dei quali 10,000 in Baltimora ed il rimanente sparsi nelle città e nei villaggi di minore importanza. È probabile che in questa cifra figurino anche i figli nati da genitori italiani. Degli Italiani residenti nel Maryland, pochi sono quelli dedicati all'agricoltura. Il valore delle proprietà rustiche possedute dagli Italiani non sarebbe, secondo il detto agente consolare, che di 200,000 dollari circa.

Delaware. — È questo uno dei più piccoli Stati dell'Unione. Esso confina collo Stato precedente e le condizioni vi sono presso a poco uguali. Gli Italiani ivi dimoranti sono forse un duemila, la massima parte abitanti in Wilmington, che è la città principale dello Stato. Pochissimi di essi sono dedicati all'agricoltura.

Virginia. — Questo Stato, poco denso di popolazione, attraversato da numerose linee ferroviarie, che lo mettono in facile comunicazione coi principali centri di popolazione del Nord, avente una lunga e frastagliata costa marina, un clima mite generalmente salubre e un suolo fertile, si presta in modo speciale allo stabilimento di colonie agricole italiane.

Anche qui si notano quelle condizioni delle quali ho parlato trattando della zona meridionale in generale. Coll'abolizione della schiavitù, i proprietari, non volendosi o non potendosi adattare al nuovo regime di lavoro salariato, abbandonarono la coltivazione del cotone e del tabacco, e ridussero a prato gran parte dei loro estesi possessi. Ma siccome dal prato non è possibile ottenere un grande profitto, così molti di questi proprietari sono ansiosi di disfarsi dei loro possedimenti, che offrono, perciò, a prezzi modicissimi. Il *Southern Field*, periodico pubblicato, come ho già detto, dalla *Southern Railway*, le cui linee attraversano questo Stato, ha una rubrica speciale intitolata *Good Virginia farms*, nella quale sono contenute numerose offerte di terreni, coll'indicazione del prezzo, della situazione, della natura del suolo, dei prodotti, ecc.

L'immigrazione è naturalmente desiderata, benchè lo Stato non abbia alcun ufficio speciale per favorirla. Le Compagnie ferroviarie, e varie Società private, sono però attivissime in questo lavoro di colonizzazione.

Le condizioni sono specialmente favorevoli nella parte meridionale dello Stato e lungo la costa, dove i terreni si possono avere a prezzi assai convenienti. Ma anche nella parte interna c'è posto per immigranti, nella così detta *Blue ridge region*, la quale è scarsamente popolata e dove quasi nessuno straniero è ancora penetrato.

Come in molti altri Stati del Sud, l'elemento straniero è nella Virginia scarsissimo; secondo il censimento del 1900, appena l'1 per cento degli abitanti era di nascita straniera: si trattava specialmente di Tedeschi, Irlandesi e Inglesi. Gli Italiani non raggiungevano il migliaio e probabilmente sono di poco aumentati in questo frattempo; per la maggior parte risiedono a Norfolk, occupati principalmente nella coltivazione e manifattura dei tabacchi, nonchè nella produzione delle frutta e degli ortaggi, che è in quei paraggi assai importante.

Negli ultimi anni si è avuto, nella Virginia, una notevole affluenza di

stranieri, almeno d'origine, specie di Tedeschi, provenienti, in massima parte, dagli Stati dell'Ovest, dove hanno venduto il loro podere, impiegando il ricavato in acquisti di terreni in questo Stato, nel quale le condizioni sono assai più favorevoli che nell'Ovest. I centri principali di questa colonizzazione sono Meherrin, Wolf Trap, Burkeville e West Point. Quest'ultimo centro è un mercato splendido per ogni specie di prodotti, e dista soltanto un'ora da Richmond. Possiede una fabbrica di conserve vegetali ed ha comunicazioni marittime giornaliere con Baltimora. West Point diventerà fra breve il centro di una colonia tedesca importante, poichè ivi le condizioni sono oltremodo favorevoli: suolo fertile, acqua buona, clima salubre e soprattutto terreni a buon mercato (il loro prezzo varia da dollari 5 a 25 l'acre).

Torna opportuno ricordare qui l'ispezione fatta l'anno scorso dal cavaliere Egisto Rossi, commissario dell'emigrazione, ad alcuni terreni di questo Stato, situati nella contea di Gloucester, che i proprietari si propongono di alienare stabilendovi di preferenza famiglie italiane. Il cav. Rossi dice che i terreni da lui visitati sono fertilissimi e che vi si potrebbero coltivare tutti i prodotti che si coltivano in Italia, a cominciare dalla vite. Il clima è simile a quello del mezzogiorno d'Italia; l'acqua potabile è abbondante; le strade carrozzabili buone e le distanze dai mercati non sono più di 8 o 10 ore di di cammino. Tutto dunque vi è favorevole per il collocamento, nelle tenute della contea, di un buon numero di famiglie italiane. Sembra, però, che, contrariamente a quanto era stato detto al cav. Rossi, prima di recarsi ad ispezionare i detti terreni, i proprietari non siano disposti ad unirsi essi stessi in società coloniale, ma che preferiscano di alienare le rispettive tenute in blocco o anche parzialmente in lotti di 20 o 30 acri. A me pare difficile che proprietari di terreni, ignari dei costumi e della lingua dei nostri immigranti, possano fare quello che soltanto una Società di colonizzazione formata da capitalisti italo-americani, con alla testa persone capaci, che abbiano perfetta conoscenza delle classi costituenti la nostra immigrazione, delle loro buone qualità e dei loro difetti, potrebbe condurre a buon fine. Gli Italiani hanno dato, finora, troppo poche prove, in questo paese, della loro abilità, quali agricoltori, perchè si possa pretendere che dei proprietari mettano a disposizione loro i propri terreni; ciò potrà avvenire più avanti, quando i nostri immigranti avranno dimostrato che non soltanto sono buoni lavoratori negli scavi e nelle costruzioni edilizie, ma anche nei campi agricoli.

Secondo il signor Young, agente della *Old Dominion Steamship Co.*, che esercita linee di navigazione tra New York ed i principali porti della Virginia, il capitale necessario per stabilire una colonia agricola nei terreni

situati nella baia di Mobjak, che sono appunto quelli visitati dal cav. Rossi, è di circa 550 dollari per famiglia, così diviso:

Costo del terreno (10 acri a 15 dollari)	Dollari	150
Costo della casa di 2 o 3 camere	"	200
Mobilio	"	50
Un cavallo con carro e bardatura	"	100
Attrezzi ed utensili	"	25
Accessorii	"	25
Totale	Dollari	550

Lo stabilimento di colonie agricole nello Stato di Virginia avrebbe il grande vantaggio del risparmio della spesa del viaggio ferroviario, che è un elemento non indifferente, quando si tratta di fondare colonie negli Stati dell'Ovest. Gli immigranti possono essere inviati dall'Italia direttamente ai porti della Virginia, ovvero a New York, e di là, con piccola spesa, mandati per mare in Virginia.

Carolina del Sud. — È uno dei principali Stati cotonieri, non solo per la quantità di cotone ivi prodotta, ma per i grandi progressi che vi ha fatto, negli ultimi anni, l'industria della lavorazione del cotone. Gran parte della mano d'opera bianca ha trovato impiego nei cotonifici, di modo che l'agricoltura è quasi totalmente praticata dai negri, i quali costituiscono la maggioranza della popolazione; l'immigrazione di razze bianche vi è, quindi, desiderata.

Secondo il censimento del 1900, il numero di abitanti di nascita straniera non raggiungeva i 6000, sopra una popolazione totale di 1,340,000 abitanti: d'Italiani ve n'era appena qualche centinaio. Secondo il R. Console di Filadelfia, il numero degli Italiani residenti attualmente nella Carolina del Sud sarebbe di 3000; pochi di essi si dedicano all'agricoltura.

Questo Stato presenta condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole, benchè in un grado forse minore dello stato precedente, e ciò specialmente a causa della maggiore distanza dai centri importanti di popolazione. Il clima vi è assai più caldo.

I terreni sono a buon mercato e vengono ceduti a condizioni assai convenienti.

Carolina del Nord. — Questo Stato, meno popolato del precedente e situato in una latitudine più alta, offre condizioni vantaggiose per lo stabilimento di colonie agricole italiane. È uno dei principali Stati produttori di cotone, ed ivi l'industria cotoniera ha fatto pure grandi progressi. Questo

sviluppo industriale è una circostanza favorevole all'impianto di colonie, poichè il lavoro esuberante potrebbe trovare occupazione nelle fabbriche, specie nei periodi nei quali i lavori campestri richiedono poca attenzione.

L'agricoltura di questo Stato è assai varia. La parte occidentale è adatta alla coltivazione degli ortaggi e delle frutta minute, le quali vengono esportate, in grande quantità, negli Stati vicini. Nella parte media dello Stato, le principali colture sono quelle del cotone e del tabacco, mentre, nella parte occidentale montuosa (Piedmont), le coltivazioni principali sono quelle dei cereali, dei foraggi e dei frutti invernali (mele).

Nel 1899 venne affidato al dipartimento di agricoltura, immigrazione e statistica dello Stato l'incarico di attirare il capitale e l'immigrazione, col diffondere informazioni relative ai vantaggi che offrono il suolo ed il clima della Carolina del Nord ed alle sue risorse agricole ed industriali; di tenere un registro dei terreni e di pubblicare la descrizione dei medesimi. Nel registro dei terreni sono notate la superficie e le condizioni generali dei terreni offerti, ed in tal modo gli acquirenti possono esser messi in comunicazione diretta coi venditori, senza bisogno dell'intervento di altri agenti.

È strano che mentre il Governo dello Stato cerca di attrarre l'immigrazione, la popolazione non le è troppo favorevole, specie a quella delle razze che non parlano l'inglese. Conviene notare però che in questo Stato l'elemento di nascita straniera è molto poco numeroso: sopra una popolazione di quasi due milioni di abitanti, non si contavano, nel 1900, che 4500 abitanti non nati negli stati Uniti, di modo che non sono note la capacità e le doti dell'immigrazione straniera. D'Italiani vi sono poche centinaia. Anche in questo Stato gli immigranti che il Governo vorrebbe attrarre sono quelli dell'Europa settentrionale, perchè più facili ad assimilarsi col resto della popolazione. A tale scopo, qualche hanno fa, venne pubblicato un opuscolo di circa 130 pagine, in tedesco, e distribuito, per mezzo dei Consoli americani, in Germania, Austria e Belgio; e pare che, in conseguenza di questo lavoro, si siano avute richieste di terreni e si siano costituite delle Società di colonizzazione.

Per riguardo ai mercati, lo Stato è favorevolmente situato: esso è a 18 ore da New York, ed i suoi ortaggi e le sue frutta possono in breve tempo, per ferrovia o per mare, raggiungere i mercati di consumo del Nord.

La *Seaboard Air Line* e la *Southern Railway*, due delle principali compagnie ferroviarie, le cui linee attraversano lo Stato, sono disposte ad offrire ribassi e qualsiasi altra specie di facilitazione a quegli immigranti che intendessero stabilirsi nello Stato medesimo.

In conseguenza della scarsità di mano d'opera, prodotta dallo sviluppo del l'industria cotoniera, e delle altre condizioni già esposte parlando degli Stati

del Sud in generale, i terreni di questo Stato sono offerti in vendita a condizioni assai vantaggiose.

Vi sono due piccole colonie agricole: quella di origine più antica è tedesca, la più recente si può considerare italiana.

La colonia tedesca è situata a Ridgeway, nella parte settentrionale dello Stato, e consiste di circa 200 individui: fu fondata, una ventina d'anni fa, da un predicatore tedesco di Brooklyn, N. Y.

La colonia italiana è situata nella parte occidentale dello Stato (contea di Burke), sulla linea della *Southern Railway*, 8 miglia ad est di Morganton. Ivi vennero condotte, nell'autunno del 1893, una cinquantina di famiglie valdesi, provenienti dalle Alpi occidentali. La colonia conta attualmente 250 persone, ed il piccolo villaggio da essa fondato ha preso il nome di Valdese. Il fondatore della colonia fu un certo Marion Scaife. Quasi tutte le famiglie sono riuscite a pagare il prezzo del terreno e si sono costruite case, circondandole di orti, vigneti e campi, e riproducendo, in parte, molte delle caratteristiche pittoresche del paese nativo. Le condizioni che trovarono dapprincipio non erano le più favorevoli. Era stato acquistato per loro un tratto di terreno di circa 3000 acri, in collina, il quale essendo più pittoresco che fertile, non dette, da principio, che magri prodotti, specie coi metodi primitivi di coltivazione adottati dai coloni e coi pochi mezzi dei quali essi disponevano. Adottando i metodi americani di cultura, e con paziente perseveranza, essi riuscirono finalmente a raccogliere i frutti della loro industria. Nelle loro vigne predomina l'uva Concord, la quale è coltivata in una estensione di 50 acri. I Valdesi, oltre ad essere bravi vignaiuoli, sono anche eccellenti ortolani e frutticultori; le loro pesche sono rinomate. Essi hanno inoltre fondato due piccole fabbriche di maglierie, della capacità di circa 100 paia di calze, per giorno, che sono vendute a New Jork. Ivi trova occupazione la mano d'opera esuberante.

West Virginia. — Stato in gran parte montuoso e ricco di miniere di carbone e ferro, privo di spiaggia marittima: non offre condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole. L'elemento straniero vi è un po' più numeroso che negli Stati di questa zona finora esaminati: rappresentava, nel 1900, il 2. 3 per cento dell'intera popolazione, ed era costituito principalmente di Tedeschi, Inglesi ed Irlandesi. D'Italiani, che all'epoca del censimento erano circa 3000, vi sarebbero ora, secondo il console di Filadelfia, un 10,000: essi sono impiegati principalmente nei lavori delle miniere, nelle costruzioni ferroviarie e nelle fabbriche. Si sono avuti, negli ultimi tempi, numerosi atti di ostilità contro di loro. Sembra che nella contea di Raleigh le condizioni siano favorevoli all'acquisto di terreni.

Georgia. — È conosciuto come l'*Empire State* del Sud, per la sua vasta superficie e per le numerose risorse agricole e minerarie. Le condizioni per lo stabilimento di colonie in questo Stato sono favorevolissime. Il clima è estremamente vario: nella regione montana temperato, nella parte meridionale e lungo la costa caldo. I prodotti del suolo sono numerosi; il cotone tiene naturalmente il primo posto, ma vi vengono coltivati gli ortaggi, le frutta, ogni specie di cereali. Vi sono numerose foreste, specie nella parte meridionale.

Anche in questo Stato gli stranieri sono poco numerosi: rappresentavano, nel 1900, il 0. 6 per cento della popolazione. Secondo il censimento del 1900, gli Italiani erano poche centinaia. Il loro numero, attualmente, è maggiore. Essi risiedono principalmente a Savannah, porto principale e mercato cotoniero della Georgia, ed in Atlanta; pochi si sono dedicati all'agricoltura.

Vi sono, in questo Stato, grandi tratti di terre esauste, che si possono acquistare a prezzi moderati, e ridurre, con piccola spesa, a coltivazione. Questi terreni costano da dollari 5 a 10 all'acre; vicino alle città il prezzo è da 20 a 30 dollari.

Lo Stato è favorevole all'immigrazione, e vi è un Ufficio industriale e di immigrazione che ha appunto lo scopo di attirarla. Il lavoro dei negri è in grande abbondanza in questo Stato, per la qual cosa non sono richiesti operai agricoli.

Anche la compagnia ferroviaria *Cehtral of Georgia Railway* sta cercando di attirare immigranti. Essa dispone di grandi tratti di terreni, il prezzo dei quali varia grandemente, secondo la loro qualità e la loro posizione; è disposta a cederli, verso pagamento entro 5 anni, con interessi. Essa dà la preferenza agli immigranti tedeschi e svedesi, per le ragioni già altra volta dette, mentre, dato il clima, sembra che un'immigrazione italiana vi sarebbe più adatta.

Vi sono, in questo Stato, due colonie di Ungheresi, i quali sono principalmente dedicati alla viticoltura; si compongono di circa un centinaio di famiglie.

Sembra che le condizioni siano particolarmente favorevoli all'acquisto di terreni nelle contee di Charlton, Irwin, Sumter, Crawford, Washington, Walton, Elbert, Gwinnett, Carroll, Floyd, Catoosa, ecc.

Florida. — È un paese scarsamente popolato; il clima vi è caldo ed in molte parti poco salubre. È l'unico degli Stati atlantici dove siano ancora terreni pubblici disponibili; questi ammontavano, nel 1902, a un milione e mezzo circa di acri. Si tratta di terreni piani e ricoperti di boschi di pini (*pitch pine*). Nella parte meridionale dello Stato vi sono numerose paludi.

Il suolo della Florida è in gran parte sabbioso ed arido e, data questa circostanza e dato il clima, non mi pare che questo Stato sia adatto allo stabilimento di colonie agricole italiane. Parecchi anni fa, prese un grande sviluppo, nella Florida, la coltivazione degli agrumi, specie quella degli aranci, che sono di qualità migliore di quelli della California. La quantità di aranci prodotti in questo Stato raggiunse nel 1893-94 circa 5 milioni di cassette. Si ebbe, in quegli anni, una notevole immigrazione italiana nella Florida, composta specialmente di Siciliani, che trovarono occupazione nella coltivazione e nell'imballagio degli agrumi. Molti di essi diventarono proprietari di terreni e coltivarono le frutta per loro conto. Se non che la Florida, benchè situata in una zona calda, è soggetta all'influenza dei geli; e quelli terribili del 1895 recarono danni sì gravi che la produzione di aranci discese a 180,000 casse, nella stagione 1895-96. D'allora in poi la coltivazione degli aranci ha cominciato a riaversi, e quest'anno sembra che il prodotto si avvicinerà ai 2 milioni di casse; i geli continuano però a fare la loro apparizione, ed oltre i geli anche i forti uragani, uno dei quali, nel settembre di quest'anno, recò gravi danni. Le contee, dove la produzione agrumaria è più sviluppata, sono quelle di De Soto, Hillsboro, Manatee, Lake, Orange, Lee, Polk, Osceola.

Gli Italiani sono, relativamente al resto della popolazione straniera, abbastanza numerosi (circa 5000, secondo il R. Console a Nuova Orleans); ve ne sono un 1200 in Tampa, qualche centinaio in Pensacola, la massima parte dei quali sono dedicati alla pesca.

Trattandosi di uno Stato in gran parte ancora deserto, i terreni si possono avere a prezzi bassissimi; ma, ripeto, date le condizioni del suolo e del clima, è dubbio che questo Stato si presti alla fondazione di colonie agricole.

Ho così terminato di dire degli Stati atlantici meridionali, i quali sono, secondo me, quelli che maggiormente si prestano oggi alla fondazione di colonie agricole italiane, specialmente la Virginia, la Carolina del Nord, la Carolina del Sud e la Georgia.

VI. Gli Stati centrali-meridionali e la colonizzazione agricola italiana.

Do, qui appresso, la lista degli Stati centrali della zona meridionale, colla rispettiva popolazione relativa, secondo il censimento del 1900:

	Abitanti per miglio q.		Abitanti per miglio q.
Kentucky	54	Louisiana	30
Tennessee	48	Arkansas	25
Alabama	35	Texas	12
Mississippi	33		

Kentucky. — Questo Stato presenta alcune condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole; il clima vi è mite e salubre, ed i terreni si possono acquistare, generalmente, a prezzi moderati. L'immigrazione vi è incoraggiata dalle compagnie ferroviarie, le cui linee attraversano lo Stato: *Louisville and Nashville*, *Illinois Central* e *Southern Railway* e da varie compagnie speculatrici in terreni e associazioni commerciali. Si dà la preferenza, però, alle razze nordiche.

L'elemento forestiero costituisce il 2. 3 per cento dell'intera popolazione, ed è formato, nella massima parte, da Tedeschi; d'Italiani ve n'ha, forse, un migliaio, residenti, il maggior numero, nella città di Louisville, che è la principale dello Stato; pochi di loro sono dedicati all'agricoltura. Vi è una colonia svizzera, fondata, una quindicina d'anni fa, a Bernstadt (Contea di Laurel), che è abbastanza prospera. In questo Stato è sviluppata la coltivazione della canapa.

Tennessee. — Questo Stato, situato a sud del precedente, presenta condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole. Il clima è vario: nella parte occidentale, specie verso il sud, è caldo; mentre la parte orientale e montuosa ha un clima temperato. I prodotti principali della parte sud-ovest sono: cotone, granturco, frutta minute ed ortaggi; la città di Memphis offre un buon mercato per tutti questi prodotti. I terreni sono a buon mercato; il loro prezzo si aggira da 5 a 25 dollari per acre. Anche nella parte orientale dello Stato i terreni si possono avere a condizioni favorevoli.

Le varie Compagnie ferroviarie, le cui linee attraversano lo Stato sono tutte attivamente interessate ad attirarvi l'immigrazione: fra le altre, la *Nashville, Chattanooga and St. Louis Railway*, la *Southern Railway* e la *Mobile and Ohio Railroad.*

Anche in questo Stato si dà la preferenza all'immigrazione delle razze settentrionali.

Vi è una fiorente colonia di Svizzeri a Hohenwald (Contea di Lewis), e nella Contea di Hickman una colonia di Finni. Vi è pure una piccola colonia italiana, situata nelle vicinanze di Memphis e ben veduta da quella popolazione. Si chiama « La colonia alessandrina di Memphis », essendo costituita di persone provenienti da Alessandria. Esse sono dedicate principalmente alla coltivazione degli ortaggi che trovano un buon mercato nella città di Memphis ed hanno formato, fra di loro, una società di mutuo soccorso, chiamata: « La Società di mutuo soccorso dei giardinieri italiani di Memphis ».

Gli Italiani residenti nel Tennessee ammontano a circa un migliaio.

Alabama. — Questo Stato offre condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole. In esso vi sono ancora dei terreni pubblici da potersi avere gratuitamente, in base alla legge dell'*homestead*: sono circa 300,000 acri, situati, nella massima parte, nelle contee di Winston, Lawrence, Baldwin, Choctaw, Cleburne, Marion, Mobile, Madison, Washington, ecc. Parte di questi terreni sono montagnosi, parte sono piani, paludosi e ricoperti di boschi di pini.

In questo Stato si è andata sviluppando l'industria ferriera che ha per centro principale Birmingham. Questa circostanza può favorire lo stabilimento di colonie agricole nelle vicinanze, potendo la mano d'opera esuberante trovare occupazione nelle miniere di carbone e di ferro, nonchè nelle fabbriche, ed offrendo il suddetto centro industriale un buon mercato per i prodotti agricoli. Lo Stato è attraversato da varie ferrovie: tra l'altre, dalla *Louisville and Nashville*, la quale, come tante altre Società ferroviarie americane, ha un dipartimento speciale d'immigrazione ed industria, che si propone di attirare l'immigrazione nell'Alabama e negli altri Stati attraversati dalle linee della Compagnia.

La popolazione straniera di questo Stato non raggiungeva, nel 1900, l'1 per cento del totale. Gli Italiani erano allora circa un migliaio (sarebbero ora, secondo il R. Console a Nuova Orleans, un 5000). Vi sono varie colonie agricole: una scandinava, una tedesca e due piccole colonie italiane. La colonia scandinava si trova a Thorsby, sulla linea principale della *Louisville and Nashville*, tra Birmingham e Montgomery. La colonia tedesca si trova più al nord, sulla stessa linea, a Cullam, tra Birmingham e Decatur. I Tedeschi si trovano più o meno sparsi ovunque nello Stato.

Una colonia italiana fu fondata in questo Stato, nel 1890, dal signor Alessandro Mastro-Valerio, e precisamente a Daphne, contea di Baldwin: essa conta una ventina di famiglie, ognuna delle quali possiede da 25 a 50 acri di terreno acquistato al prezzo di dollari 1.50 a 5 per acre. Si tratta di foreste di pini che i nostri coloni hanno trasformato in terreni agricoli. Il suolo non è molto fertile, ma, mediante l'uso di concimi chimici, si possono ottenere buoni raccolti di cereali, frutta e vegetali. Anche la vigna vi alligna splendidamente e, maturando assai presto, è sorgente di buoni guadagni per quegli agricoltori, poichè essi possono spedire l'uva nei mercati settentrionali e ricavare alti prezzi. Col legno delle foreste i coloni si sono costruite le loro case; il clima è sano e purificato dai numerosi pini. Di rado si ha neve in inverno, ed il caldo estivo è temperato dagli alisei spiranti dal Golfo del Messico. La colonia ha una chiesa e la scuola.

Un'altra colonia, pure fondata dal signor Mastro-Valerio, è quella di Lamberth, situata nella contea di Mobile, lungo la ferrovia *Mobile and Ohio*

Railroad. Si compone di una dozzina di famiglie, dedicate principalmente alla viticoltura ed alla coltivazione degli ortaggi: hanno la scuola e la chiesa.

L'agente della Compagnia ferroviaria *Louisville & Nashville* è decisamente favorevole all'immigrazione italiana, caso questo abbastanza raro. Egli dice che fu un grande errore, da parte degli abitanti del Sud, di non fare alcuno sforzo per attirare l'immigrazione, « poichè i milioni di agricoltori italiani che sono andati nell'Argentina, nello scorso ventennio, avrebbero dovuto essere attratti negli Stati del Sud, dove avrebbero raggiunto un successo migliore di quello ottenuto nella Repubblica Sud-Americana ». Egli è del parere che la parte meridionale dello Stato dell'Alabama, verso il Golfo del Messico, si presti in modo speciale alla colonizzazione da parte d'Italiani. Il terreno è a buon mercato ed è particolarmente adatto alla coltivazione delle frutta e degli ortaggi; colture, queste, nelle quali gli Italiani riescono egregiamente. Gli ortaggi si possono coltivare in qualsiasi stagione, anche in inverno, e si possono vendere nei mercati del nord a prezzi assai rimunerativi.

A proposito della colonizzazione degli Stati del Sud da parte degli immigranti italiani, ebbi occasione di parlare, in questi giorni, col signor Mead Elwood, funzionario di questo Dipartimento federale di agricoltura, dove è capo dell'ufficio dell'irrigazione. Egli conosce bene l'Ovest, dove ha vissuto più di 20 anni, conosce il Sud e conosce anche l'Italia avendovi fatto, poco tempo fa, un viaggio d'istruzione. Egli condivide pienamente la mia opinione che gli Stati del Sud siano quelli che maggiormente si prestano alla colonizzazione agricola da parte dei nostri connazionali. Secondo lui, l'Ovest non è adatto per gli Italiani: la lontananza, il clima, la solitudine dei luoghi, il giorno di coltura sono tutte circostanze che ostacolerebbero una tale colonizzazione. Nel Sud il clima è più confacente ed è generalmente sano, eccetto lungo le coste, le quali, possibilmente, bisognerebbe evitare.

Mississippi. — È questo uno dei principali Stati produttori di cotone che vi è coltivato principalmente dai negri. Il terreno vi è fertilissimo. Anche qui si sente, per le circostanze più volte accennate, il bisogno di immigranti bianchi.

Gli abitanti di nascita straniera sono pochissimi: non superavano, secondo il censimento del 1900, il 1/2 per cento dell'intera popolazione. Gli Italiani non raggiungevano, in quell'anno, il migliaio. Il numero di questi ultimi è, però, indubbiamente superiore: il R. Console a Nuova Orleans lo fa salire, nelle epoche dei lavori, a 30,000. Essi sono occupati principalpalmente nella coltivazione del cotone e nell'orticoltura.

In questo Stato vi sono ancora piccole estensioni di terreni pubblici, circa 150,000 acri. Si tratta di terreni adatti all'agricoltura, in parte ricoperti da boschi.

Le due Compagnie ferroviarie *Illinois Central* e *Mobile and Ohio*, le cui linee attraversano questo Stato longitudinalmente, quelle della prima ad ovest, quelle della seconda ad est, cercano d'attirarvi l'immigrazione. Lungo le linee della *Illinois Central* si trovano importanti segherie di legname, le quali potrebbero offrire agli agricoltori che ivi si stabilissero un'occupazione supplementare. Questa Compagnia ferroviaria dispone di grandi tratti di terreni che è disposta a cedere a condizioni favorevolissime. Anche la *Mobile and Ohio* possiede dei terreni che è disposta a cedere a prezzi varianti da dollari 1 $^{1}/_{2}$ a 6 per acre, secondo la situazione e la qualità. Il clima di questo Stato, benchè caldo, è però sopportabile: la temperatura raramente supera, in estate, i 35 gradi centigradi.

Louisiana. — Anche in questo Stato si trovano condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole, le quali, dato il clima assai caldo, dovrebbero essere formate da immigranti delle regioni più calde d'Italia, specie della Sicilia, i cui abitanti sembrano adatti a tale clima.

È questo l'unico Stato dell'Unione nel quale l'elemento italiano tiene il primo posto fra gli abitanti di nascita straniera. Questi ultimi erano, secondo il censimento del 1900, 53,000, dei quali un terzo circa erano Italiani. Secondo il R. Console a Nuova Orleans, il numero di Italiani residenti nella Louisiana sarebbe ben maggiore: egli lo fa salire, nelle epoche di maggior lavoro, a 80,000. Secondo lo stesso Console, la colonia italiana della Louisiana sarebbe diventata essenzialmente agricola, in seguito allo sviluppo della coltivazione della canna da zucchero, alla quale si è dedicata la maggior parte dei nostri connazionali.

« I nostri agricoltori accorrono numerosi nella Louisiana, sia dall'Italia, sia dagli Stati del centro e del nord della Confederazione, all'epoca del raccolto della canna da zucchero, cioè da dicembre a marzo. Essi sono attratti dal salario più elevato e dalla mitezza del clima che rende loro possibile il lavoro dei campi nella stagione invernale, quando cioè questi lavori, come pure in gran parte quelli ferroviari ed edilizi, sono sospesi negli Stati del Nord. Terminato il raccolto, rincomincia l'esodo dei nostri agricoltori da questa regione ». Così si esprime il R. Console a Nuova Orleans; e ciò spiega, in parte, il divario circa il numero dei nostri connazionali secondo il suddetto Console e quello risultato dal censimento.

In una pubblicazione ufficiale, intitolata *General Statistics of immigration*, gli agricoltori italiani negli Stati della Louisiana e del Mississippi

sono calcolati a 100,000, e vi si parla di loro nel modo seguente: «Si può con sicurezza asserire che gli Italiani sostituiscono rapidamente i negri nelle piantagioni di zucchero. Essi provengono quasi tutti dalla Sicilia e continuano a venire in gran numero. Siccome si è compreso ben presto quale assegnamento si poteva fare sull'opera loro, così essi sono ora molto ricercati dai piantatori, i quali li impiegano in gran numero e sarebbero rovinati senza di essi. Spesso la piantagione è divisa in lotti, che vengono assegnati, uno per famiglia, per la coltivazione. Il raccolto della canna viene comperato dal proprietario della piantagione al corso del mercato, e dal prodotto della vendita viene dedotto l'affitto del terreno e degli animali, come pure il costo dei generi alimentari, prelevati dai magazzini, e degli strumenti agricoli. Sarebbe bene che questi Italiani diventassero proprietari di terreni ».

Vi sono, in questo Stato, ancora piccole estensioni di terreni pubblici: circa 210,000 acri, situati, nella massima parte, nelle parrocchie di Bienville, Natchitoches, Caddo, Bossier, Red River, Webster, Sabine, De Soto, ecc. Si tratta di terreni aventi, in generale, un suolo sabbioso ed argilloso, ricoperti principalmente di pini.

Lo Stato incoraggia l'immigrazione mediante un apposito Dipartimento di agricoltura ed immigrazione, il quale ha l'incarico di diffondere informazioni relative alle risorse dello Stato stesso. Essa è pure incoraggiata dalle Compagnie ferroviarie o altre società, le quali posseggono vasti tratti di terreni che sono disposte a cedere a condizioni vantaggiosissime. Non pochi Italiani sono, in tal modo, divenuti o stanno per diventare proprietari dei terreni che coltivano.

I prodotti principali di questa regione sono il cotone, il granturco, la canna da zucchero ed il riso. Però anche qui l'agricoltura si va trasformando; si sente la necessità di una coltivazione maggiormente intensiva, per la quale appunto è richiesta un'immigrazione straniera.

Condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole si trovano nelle parrocchie di East Carroll, Madison, Tensas e Concordia, sulla riva occidentale del Mississippi.

Arkansas. — Anche questo Stato presenta condizioni favorevoli allo stabilimento di colonie agricole. Vi sono circa 3 milioni di acri di terreni pubblici, che si possono avere gratuitamente, pagando semplicemente le tasse demaniali. Essi sono situati, nella massima parte, nelle contee di Montgomery, Newton, Stone, Searcy, Pope, Polk, Perry, Scott, Yell, Van Buren, Cleburne, ecc. Sono terreni di natura varia ed abbondanti di depositi minerarii. Vi sono anche grandi estensioni di terreni statali che si possono avere con piccola spesa.

Lo Stato incoraggia l'immigrazione mediante il Dipartimento delle miniere, dell'agricoltura e manifatture, il quale è incaricato di fornire informazioni sulle risorse economiche dell'Arkansas. Si tratta di uno Stato relativamente nuovo, ed ivi le colonie straniere sono abbastanza numerose, specie quelle tedesche; gl'Italiani saranno nello Stato circa un migliaio.

I tentativi fatti per fondare colonie agricole italiane in questo Stato non hanno avuto però esito felice: di essi va ricordato quello fatto nel 1895 a Sunnyside. Secondo il signor Mastro-Valerio nessun'altra colonia era stata fondata sotto migliori auspici, ed il suo insuccesso sarebbe dovuto, in parte, al fatto che essa era costituita non già da immigranti tolti dalle città americane, ma da contadini importati direttamente dall'Italia, e precisamente dalle Romagne e dalle Marche.

La fondazione di questa colonia fu decisa in seguito ad un accordo tra il signor Austin Corbin, ricco capitalista americano, ed il principe Ruspoli. Il signor Corbin aveva ideato un piano di colonizzazione di una vasta estensione di terreno alluvionale del Mississippi, e perciò fertilissimo, situato nella contea di Chicot, quasi dirimpetto a Greenville, e su di un'isola fluviale chiamata Sunnyside. L'isola serviva di colonia penale; siccome il contratto era spirato, il signor Corbin pensò di farne una colonia italiana.

Qualche centinaio di famiglie, divise in due squadre (un migliaio circa di persone), furono trasportate nello spazio di un anno a Nuova Orleans e di là, per la via del Mississippi, a Sunnyside.

Il suolo era di una straordinaria fertilità, come tutto il suolo del Mississippi. Strumenti agricoli, cavalli da tiro, sementi, case, negozi, magazzini, opifici per la pulitura e l'imballaggio del cotone, carri, ferrovia, un piroscafo per costeggiare l'isola, tutto era pronto per procedere alla piantagione, alla coltivazione ed al raccolto del cotone. Vi erano pure la scuola, la chiesa e l'ufficio telegrafico. Ad ogni famiglia vennero assegnati 20 acri di terreno con casa, ad un prezzo conveniente, e venne aperto un largo credito presso il magazzino viveri.

Senonchè la malaria mietè ben presto numerose vittime tra i coloni e, per questa ragione, ed anche perchè la morte del signor Corbin, avvenuta nel 1896, pose fine ai miglioramenti che egli era andato introducendo per combattere l'azione micidiale del clima, la colonia si sbandò, quasi totalmente, nel 1897 e nel 1898. Vi rimasero poche famiglie ed alcune persone celibi. La maggior parte delle altre famiglie ritornarono in Italia; parecchie si recarono nel Brasile, nell'Alabama, a Nuova Orleans e negli Stati settentrionali. Parte delle famiglie formarono la colonia di Tontitown, nello stesso Stato di Arkansas, e quelle di Montebello e Verdella nello Stato del Missouri.

La colonia di Tontitown, così chiamata in onore di Enrico Tonti, uno

degli esploratori che accompagnarono La Salle, fu fondata nel 1898 dal Padre Bandini, con 50 famiglie provenienti da Sunnyside; essa è situata vicino a Springdale, e sembra che, grazie agli sforzi del suo fondatore, il quale è prete, maestro e consigliere dei coloni allo stesso tempo, si trovi in buone condizioni.

La colonia di Montebello, nello Stato del Missouri, è situata vicino a St. James, nella contea di Phelps, su terreni acquistati dalla *St. Louis and San Francisco Railway*, ed è costituita da circa 60 famiglie. I coloni ebbero dapprincipio numerose difficoltà da superare, dati gli scarsi mezzi dei quali disponevano, la qualità del suolo poco fertile e la mancanza di direzione. Perseverando però nei loro sforzi, e colla massima frugalità ed economia, sono giunti ad ottenere discreti risultati. Essi coltivano il cotone, le frutta, gli ortaggi, ecc.

Presso a poco nelle stesse condizioni si trova l'altra colonia di Verdella, la quale non conta più di una dozzina di famiglie.

Texas. — Questo Stato, la cui superficie è di 266 mila miglia quadrate e, la popolazione di poco più di 3 milioni di abitanti, offre un campo immenso alla colonizzazione. Il clima è sano, temperato e caldo: vi sono immense pianure di facile coltivazione, ma in buona parte incolte, che attendono l'opera del colono.

Non vi sono terreni pubblici federali, poichè il Texas, quando entrò a far parte dell'Unione, conservò il possesso delle sue terre.

La popolazione di nascita straniera residente in questo Stato è abbastanza numerosa: essa rappresentava, nel 1900, circa il 6 per cento del totale ed è costituita principalmente da Messicani e Tedeschi. Il censimento indica in 4000 il numero degli Italiani ivi residenti: l'agente consolare in Galveston ritiene che siano 10,000. Questa popolazione è costituita in buona parte da immigranti provenienti dalle provincie meridionali d'Italia, specie dalla Sicilia, i quali si sono stabiliti nelle regioni più meridionale dello Stato e sono dedicati principalmente alla coltivazione del cotone, delle frutta, degli ortaggi, ecc.

Si calcola siano circa 3000 i proprietari italiani di terreni e di case nel Texas, per un valore complessivo di un milione e mezzo di dollari; di questa somma, circa la metà è investita in terreni di campagna.

Vi sono in questo Stato varie colonie agricole italiane; le più importantsono quella di Bryan, di Dickinson e di Gunnison.

La colonia di Bryan tocca tre contee: quella di Burleson, di Brazos e Robertson. Essa fu fondata, verso il 1880, da alcuni Siciliani che avevano lavorato sulla linea principale della *Houston and Texas Railroad.* Quando i

lavori furono finiti, essi acquistarono terreni sul fiume Brazos, assai buoni per la coltivazione del cotone, ma soggetti qualche volta ad inondazioni, una delle quali, circa 4 anni fa, cagionò gravi danni, distruggendo molte proprietà e causando uno spostamento temporaneo dei nostri coloni, che si trasferirono in buon numero nei paesi vicini. Gli Italiani che risiedono a Bryan ammontano a 2000, comprese le donne e i ragazzi: sono quasi tutti Siciliani. I possessori di terreni sono solamente 50: gli altri prendono in affitto il terreno, pagando da 4 ad 8 dollari all'acre per anno, mentre con pochi dollari di più potrebbero comprarlo.

La colonia agricola di Dickinson conta 60 famiglie, quasi tutte di proprietari, che coltivano i terreni a frutta ed a verdura, che forniscono alla vicina città di Galveston, ricavando discreti guadagni; essa è composta per due terzi di Siciliani e per un terzo di Piemontesi.

La colonia di Gunnyson è costituita da un piccolo gruppo di viticultori.

Nelle vicinanze di Sant'Antonio e di Del Rio vi sono parecchie piccole colonie d'Italiani, provenienti dal Piemonte e dalla Lombardia, che sono proprietari dei terreni che coltivano e si trovano in buone condizioni economiche. Altre piccole colonie italiane si trovano attorno alle principali città come Dallas, Fort Worth, Austin, Waco e Houston: esse coltivano gli orti di loro proprietà. Altri Italiani sono dedicati alla coltivazione del riso, nella parte sud-est dello Stato.

Ad otto miglia dalla città di Houston era stata fondata, cinque o sei anni fa, la così detta « Colonia socialista », composta di 15 famiglie siciliane, che, acquistando il terreno, vi avevano fabbricate sei case, vivendo col guadagno ritratto dal lavoro eseguito in comune; ma essa ebbe breve durata, a causa di tristi avvenimenti, che ne produssero ben presto la completa dissoluzione. Il terreno fu venduto a stranieri: pochissimi furono gli Italiani che vi rimasero.

Secondo un rapporto dell'agente consolare italiano a Galveston, dal quale ho tolto parte delle notizie sopra riferite, in questo Stato il campo aperto all'attività del colono è vastissimo. Il terreno è fertile e a buon mercato; inoltre il colono italiano è preferito a quello delle altre nazionalità, specie per la coltivazione del cotone e degli ortaggi. I prezzi dei terreni variano a seconda dei luoghi e della qualità: vicino ai centri principali vanno da 35 a 100 dollari l'acre, nei luoghi più remoti da un dollaro a 30 l'acre.

L'immigrazione è desiderata ed è favorita specialmente dalle Società ferroviarie, le quali posseggono immensi tratti di terreno che sono disposte a cedere a prezzi vantaggiosi. Così le Compagnie ferroviarie *Southern Pacific* ed *Houston and Texas Railroad* dispongono di circa 4 milioni di acri di terreni, per la vendita dei quali hanno un ufficio speciale. Questi ter-

reni sono distribuiti sopra circa 120 contee, e perciò si prestano alla coltivazione di ogni specie di prodotto: cotone, granturco, frumento, avena, riso, frutta ed ortaggi. Le suddette Compagnie hanno pure un'agenzia in Europa con uffici in Amburgo, Anversa, Rotterdam, Londra e Liverpool. Esse hanno agenti nelle varie contee dello Stato dove posseggono i terreni, e distribuiscono, negli Stati Uniti ed in Europa, numerose informazioni riguardanti lo Stato del Texas e le sue risorse economiche. Il prezzo di questi terreni varia da dollari 5 a 8, secondo la qualità del suolo, la prossimità alle stazioni ferroviarie, l'abbondanza o scarsità d'acqua, ecc. Le condizioni di pagamento sono: un quinto per contanti, ed il rimanente in quattro rate annuali, sulle quali si calcola l'interesse del 6 per cento, e che sono garantite da ipoteca sui terreni venduti.

Anche le due ferrovie *Great Northern the Texas and Pacific* e *Missouri Pacific* hanno in comune un ufficio speciale per la vendita dei terreni e per attirare immigranti nello Stato; esso si limita però a cercare questi nei vari Stati dell'Unione.

È opportuno osservare che la parte occidentale dello Stato si trova nella zona arida. Il Texas non è compreso però tra gli Stati i quali verranno beneficati dalla legge del 17 giugno 1902 sull'irrigazione, già ricordata, per il fatto che non vi sono in tale Stato terreni federali da potersi alienare per dedicarne il ricavato ad opere d'irrigazione.

Oltre gli Italiani, anche i Tedeschi hanno prosperato in questo Stato. Essi sono numerosi nella regione tra Houston e Sant'Antonio e dedicati principalmente all'agricoltura: una fiorente colonia si trova vicino a New Braunfels. Una colonia scandinava, pure fiorente, si trova nelle contee di Travis e Williamson.

Il Texas è l'unico degli Stati del Sud dove si trovi una numerosa popolazione boema dedicata all'agricoltura; questo Stato era la principale meta dell'immigrazione boema nei primordi.

Da quanto ho esposto, in questo e nel precedente paragrafo, appare evidente che gli Stati del Sud offrono un campo immenso alla colonizzazione agricola italiana.

VII. — La zona arida.

Dovendo dire delle condizioni della zona occidentale degli Stati Uniti, rispetto alla colonizzazione agricola italiana, credo opportuno accennare alla così detta zona arida, la quale abbraccia quasi tutta la zona occidentale. Se si eccettua la California, gli Stati compresi in questa zona sono i meno po-

polati dell'Unione. Ivi l'immigrazione è stata finora assai scarsa, specialmente perchè i terreni sono nella massima parte inadatti all'agricoltura, essendo privi d'acqua. Le industrie principali sono lo sfruttamevto delle miniere, l'allevamento del bestiame ed il taglio delle foreste. Si trovano centinaia di milioni d'acri di terreni, che sono ancora di proprietà del Governo federale, mentre molti milioni d'acri si trovano in possesso delle grandi Compagnie ferroviarie, le cui linee attraversano questi Stati (*Northern Pacific*, *Greater Northern*, *Southern Pacific*, ecc.).

La regione arida degli Stati Uniti comprende circa i due quinti dell'intera loro superficie e si estende da una linea verticale centrale fin quasi alla costa del Pacifico. Non vi è naturalmente una linea netta di separazione fra la zona arida e la zona umida, ma bensì una zona intermedia, la quale è chiamata zona semi-arida o semi-umida, che si estende, da nord a sud, attraverso gli Stati di North Dacota, South Dacota, Nebraska, Kansas e Texas, e si allarga o si restringe a seconda delle annate.

Una delle più grandi questioni da risolversi dal popolo americano consiste nell'utilizzazione di questa vasta area, buona parte della quale è fornita di un suolo ricco, capace di alimentare una popolazione numerosa. Benchè i terreni situati nella zona arida e di dominio pubblico siano soggetti alla *homestead law*, questa legge non ha potuto produrre quei benefici effetti arrecati agli Stati del medio ovest, e ciò perchè non è possibile la colonizzazione agricola dove manca l'acqua. Ne è risultato che questi terreni, anzichè andare in potere di piccoli agricoltori, stanno passando in proprietà di grandi speculatori. I terreni situati nelle località dove si potevano facilmente costruire opere d'irrigazione, furono presi dai pionieri. Quelli che immigrano ora, trovano che i piccoli corsi d'acqua sono già circondati da poderi, perciò la terra che si trova al di là di questi, e che nel maggior numero dei casi è di migliore qualità, non può essere inaffiata che con una forte spesa, superiore alle forze dei coloni.

Della zona arida si può calcolare che circa 70 milioni di acri siano rappresentati dal deserto (all'ovest del Gran Lago Salato, nella California meridionale ed all'ovest del Colorado), cioè da terreni inadatti a qualsiasi vegetazione; 120 milioni di acri da terreni boschivi, e 75 milioni di acri da foreste le quali vengono conservate. La restante superficie è costituita da terreno dedicato principalmente all'allevamento del bestiame. La superficie irrigata è rappresentata da circa 7 milioni e mezzo di acri, cioè da appena l'1 per cento della superficie totale.

Allo scopo di risolvere il grande problema, il Congresso federale votò, il 17 giugno 1902, una legge la quale affida al Governo federale il compito di iniziare e condurre a termine i grandi lavori d'irrigazione necessari per uti-

lizzare buona parte dei terreni aridi. Si tratta di una legge della massima importanza, la quale produrrà forse negli Stati dell'Ovest gli stessi benefici che la *homestead law* ha recato a quelli centrali: vale la pena quindi d'indicarne le disposizioni principali.

La legge stabilisce che il denaro ricavato dall'alienazione dei terreni pubblici nei 13 Stati di California, Colorado, Idaho, Kansas, Montana, Nebraska, Nevada, North Dacota, Oregon, South Dacota, Utah, Washington e Wyoming e nei tre territori di Arizona, New Mexico e Oklahoma, a cominciare dal 1° luglio 1900, sia conservato in un fondo a parte, conosciuto sotto il nome di *reclamation fund*, da impiegarsi nei lavori d'irrigazione. Gli Stati ed i Territori suddetti abbracciano l'intera zona arida degli Stati Uniti, ad eccezione della parte occidentale del Texas: questo Stato non fu compreso dalla legge, poichè non vi sono terreni pubblici federali.

La superficie dei suddetti 13 Stati e 3 Territori si calcola in 972 milioni, circa, di acri, dei quali, 333 milioni sono stati già disposti (la maggior parte alle ferrovie, il resto agli Stati ed ai privati), 124 milioni sono riservati, e 515 milioni sono terreni pubblici disponibili. Degli Stati indicati più su, il North Dacota, il South Dacota, il Nebraska ed il Kansas fanno parte della zona arida solo parzialmente, colla loro porzione occidentale; di essi si è già detto parlando degli Stati della zona centrale settentrionale.

Si può dire che tutto il terreno pubblico situato in questa zona è arido; fanno eccezione soltanto i boschi montagnosi situati lungo la costa del Pacifico, i quali vengono però rapidamente occupati da compagnie che ne tagliano il legname.

Il Segretario dell'Interno, dal quale dipende l'applicazione della *reclamation law*, così si chiama la legge del 17 giugno 1902, si è limitato finora ad ordinare degli studi e far compilare dei progetti preparatori per vedere quali sono i progetti di lavori la cui attuazione è meno difficile e dispendiosa. Non si sono perciò spese ancora grandi somme di denaro, di modo che il *reclamation fund* accumulato finora raggiunge già i 16 milioni di dollari.

Intanto, per impedire che i terreni pubblici che verranno beneficati dai lavori d'irrigazione, cadessero in mano di speculatori, la legge ha autorizzato il Segretario dell'Interno a vincolare tali terreni, i quali rimangono però soggetti ad *entrate*, secondo la legge dell'*homestead*, a condizione che non siano per tratti maggiori di 160 acri, nè minori di 40: essi sono inoltre sottoposti agli aggravi derivanti dall'applicazione della legge 17 giugno 1902, dei quali dirò appresso. La legge autorizza pure il Segretario del Tesoro a vincolare quei terreni sui quali si dovranno costruire i lavori (serbatoi, canali, ecc.): per questi il vincolo è definitivo.

Il problema dell'irrigazione non è difficile soltanto per la grandiosità delle

opere da costruire, ma perchè i terreni pubblici sono intramezzati da terreni che si trovano di già in proprietà di privati.

La legge stabilisce pure che il costo delle opere d'irrigazione dovrà essere ripartito a carico dei terreni irrigati, in modo che il costo stesso venga restituito al *reclamation fund*, entro 10 anni. Ne risulta, dunque, che i terreni irrigati non si potranno avere gratuitamente, ma dovrà pagarsi il prezzo dell'irrigazione.

La manutenzione delle opere spetta al Governo federale; essa passerà, però, al Consorzio dei proprietari, appena sarà stata eseguita la maggior parte dei pagamenti a carico dei terreni irrigati. La proprietà dei sorbatoi e la loro manutenzione resta al Governo federale.

VIII. — Gli Stati e Territori occidentali e la colonizzazione agricola italiana.

Il quadro che segue indica i vari Stati e Territori formanti parte di questa zona, colla loro popolazione relativa, secondo il censimento del 1900:

Stati e Territori	Abitanti per miglio q.	Stati e Territori	Abitanti per miglio q.
California	10	Idaho	2
Washington	8	Wyoming	1
Colorado	5	Nevada	1/2
Oregon	4	Oklahoma	10
Utah	3	New Mexico	2
Montana	2	Arizona	1

California. — È lo Stato più densamente popolato di questa zona ed allo stesso tempo il più importante. La superficie di questo Stato è di circa 100 milioni di acri dei quali, 42 milioni circa sono rappresentati da terreni pubblici disponibili, i quali sono, però, nella massima parte aridi. La maggior parte dei terreni pubblici si trova nella parte est e sud-est dello Stato. La loro natura è varia: sono in parte montagnosi, in parte agricoli ed in parte deserti, come, ad esempio, nella regione conosciuta sotto il nome di deserto di Mohave. Una parte dello Stato, quella situata al settentrione, verso il Pacifico, è fornita di acqua sufficiente.

L'area della California irrigata artificialmente è di circa un milione e mezzo di acri. L'irrigazione ha fatto grandi progressi specie nella parte meridionale, dove ha favorito grandemente lo sviluppo della coltivazione degli agrumi e delle altre frutta.

L'elemento straniero è abbastanza numeroso in California; esso rappresentava, secondo il censimento del 1900, circa un quarto dell'intera popolazione. Secondo lo stesso censimento, gli Italiani erano circa 23,000, mentre il R. Console a San Francisco li fa salire a 54,000 (quest'ultima cifra si si riferisce al 1901 e comprende anche i figli d'Italiani). La colonia italiana della California è una delle migliori: si compone, in parte, di gente che, prima di recarsi in California, ha dimorato qualche tempo in altre parti dell'Unione, per mettere assieme, se non altro, le ingenti spese di viaggio necessarie, di gente, quindi, che ha già un po' di conoscenza del paese e che riesce più facilmente a raggiungere il suo scopo.

Secondo il R. Console a San Francisco gli immigranti italiani sono, a un dipresso, ripartiti nel modo seguente: due quinti sono agricoltori; poco più d'un quinto lavorano nelle miniere e nelle costruzioni ferroviarie; il rimanente vive in città. Le colture principali alle quali sono dedicati gli Italiani sono la frutticultura, la viticultura e l'orticultura; vi sarà un centinaio di allevatori di bestiame; pochi sono i coltivatori di cereali, perchè questa coltivazione richiede vaste estensioni di terreno e capitali ingenti, ed offre sovente minori profitti e maggiori rischi delle altre.

Recentemente il giornale *L'Italia* di San Francisco, con lodevole iniziativa, ha inviato un questionario ai più influenti Italiani, residenti in California, chiedendo il loro parere sulla questione se la California si presti a ricevere una forte corrente migratoria italiana. Le risposte ricevute contengono opinioni varie; comunque, hanno giovato a chiarire alquanto il problema dell'immigrazione in California.

La California, pure essendo lo Stato più popolato dell'Ovest, non conta ancora un milione e mezzo d'abitanti, sopra un'area maggiore di quella dell'Italia intera. Per questa circostanza e per il fatto che il suo clima ricorda quello dell'Italia e che gli Italiani ivi residenti sono generalmente in buone condizioni, si crede comunemente che la California sia lo Stato ideale per l'immigrazione italiana.

Nel discutere il problema dell'immigrazione italiana in California, conviene distinguere l'immigrazione operaia da quella che dovrebbe fondare colonie agricole ed i cui componenti dovrebbero diventare proprietari di terreni.

È naturale che l'immigrazione operaia italiana sia benvista dai proprietari di imprese industriali, e ciò per potere contrapporre la nostra mano d'opera a quella degli operai indigeni che, fortemente organizzati, avanzano sempre maggiori pretese, ed è naturale pure che l'elemento operaio indigeno vedrebbe di mal occhio un grande incremento nell'afflusso della popolazione italiana. Ogni anno, all'epoca dei raccolti, vi è una grande richiesta di mano

d'opera, specie per i lavori relativi all'industria delle frutta; ma qualora un forte numero di operai si recasse in California, per soddisfare questa richiesta, è certo che la maggior parte di essi dovrebbe restare oziosa, dopo trascorsi i pochi mesi necessari a condurre a termine tali lavori. E tenuto conto della forte spesa necessaria per recarsi in California, mi pare che non si possa spingere troppo l'immigrazione operaia verso quello Stato. La California non è uno Stato industriale; le industrie, all'infuori di quelle connesse coll'agricoltura e colla lavorazione delle miniere, vi scarseggiano. Essa è troppo distante dai grandi centri di consumo dei prodotti manufatti e di approvvigionamento delle materie prime.

È indubitato però che alla California è aperto un grande avvenire. Col taglio dell'istmo dell'America centrale, che, presto o tardi, dovrà farsi, la California verrà grandemente avvicinata non solo a tutti i paesi bagnati dal Mare delle Antille, ma ai popolosi Stati situati lungo la costa dell'Atlantico. Se a ciò si aggiungono i grandi benefizi che alla California apporterà lo sviluppo del commercio americano colle Filippine, col Giappone, colla Cina e cogli altri paesi bagnati dal Pacifico, nonchè il possibile sviluppo degli Stati, ora quasi deserti, dell'Ovest, non si può dubitare del futuro della California, la quale è destinata a diventare uno dei più grandi Stati industriali dell'Unione. Allora la nostra immigrazione potrà dirigersi in massa a quello Stato: per il momento, conviene che si conservi nei limiti attuali.

Esaminando la questione dell'immigrazione italiana in California, dal lato della colonizzazione agricola, osservo che, dato il costo del viaggio ed il caro prezzo dei terreni, non mi pare che la California sia, per ora, adatta allo stabilimento di colonie agricole, e ciò, nonostante il clima favorevole.

Abbiamo visto che i terreni pubblici da potersi avere gratuitamente, o con poca spesa, sono numerosi; ma essi sono lontani dalle vie ferrate o rotabili, mancanti d'acqua, e, per la massima parte, non facili ad irrigarsi. Al contrario, terreni non distanti dalle ferrovie, e di qualità discreta, costano da 20 a 60 dollari l'acre, e quelli fronteggianti i fiumi e nelle vicinanze delle città si pagano centinaia di dollari l'acre.

La California è uno dei principali Stati produttori di zucchero di barbabietola e, nelle vicinanze delle fabbriche, la coltivazione della barbabietola è proficua. La *Salvation Army* (esercito della salute) ha fondato, pochi anni fa, una colonia agricola nella vallata del Salinas (contea di Monterey): tale colonia possiede circa 500 acri di terreno ed è composta di 70 abitanti. Essa coltiva la barbabietola, che viene lavorata nelle fabbriche di Watsonville e di Salinas, nonchè patate, alfalfa, ecc. Di queste colonie fondate dalla *Salvation Army*, dirò più appresso, parlando dello Stato del Colorado, dove ve ne ha una abbastanza importante.

Di colonie agricole italiane, nel vero senso dell'espressione, non ve ne sono in California. Una sola azienda porta il nome di colonia ed è la *Colonia italo-svizzera* d'Asti (California), la quale, in realtà, è un'impresa agricola e commerciale italiana, poichè di svizzero non ha che qualche azionista. Essa possiede vaste estensioni di terreni coltivati a vite e figura tra le principali ditte produttrici di vino in questo paese.

Siccome lo scopo che animò i fondatori di questa impresa fu appunto quello di stabilire una colonia agricola italiana, così, benchè tale scopo non sia raggiunto, credo opportuno accennare alla sua organizzazione.

I fondi necessari per l'acquisto dei terreni furono raccolti mediante l'emissione di azioni, pagabili in rate mensili di dollari uno per azione, secondo il sistema generalmente in uso in questo paese, nelle associazioni mutue per costruzioni di case *building and loan associations*. Si sottoscrissero 2250 di tali azioni, le quali dettero, quindi, un'entrata mensile di dollari 2250. Si nominò un Consiglio d'amministrazione, composto di 9 membri, i cui servigi erano gratuiti.

Quando la Società ebbe messo assieme un fondo di 10,000 dollari, un Comitato costituito da tre consiglieri venne incaricato della ricerca del terreno adatto alla fondazione della colonia. Dopo le più diligenti ricerche, in varie parti dello Stato, sia dal lato della salubrità del clima, sia dal lato della qualità del suolo e della sua adattabilità alla coltivazione della vigna, che doveva essere l'industria agricola principale, nonchè della precipitazione atmosferica, si venne alla scelta di un tratto di terreno dell'estensione di 1500 acri, in posizione salubre, attraversato dalla ferrovia, con una stazione che fu poi chiamata Asti, nella contea di Sonoma, a sole tre ore e mezzo di treno da San Francisco. Il costo del terreno fu di 25,000 dollari, in conto dei quali si pagarono i 10,000 accumulati, ed il resto si pagò nei 15 mesi successivi in rate di 1000 dollari per mese, rimanendo così, del fondo versato dagli azionisti, 1250 dollari mensili, che s'impiegarono nel dissodamento del terreno e nei lavori preparatorii dell'impianto delle vigne. Era intenzione dei fondatori che ogni impiegato nella colonia fosse socio nell'impresa. Agli operai si propose di sottoscrivere 5 azioni ciascuno, di modo che essi avrebbero dovuto pagare 5 dollari al mese, che sarebbero stati detratti dall'importo dei loro salari. Ma, sfortunatamente, essi non compresero i benefizi della cooperazione, e preferirono riscuotere l'intero salario, piuttosto che pensare agli interessi della nuova impresa: non un solo bracciante si fece socio. Gli organizzatori furono quindi obbligati a collocare parte delle loro azioni in mano di capitalisti, e la Società, dopo essere passata attraverso varie vicissitudini, potè consolidarsi e ora versa in prospere condizioni. L'esperimento, come impresa industriale, è dunque riuscito; come colonia agricola, è stato un completo insuccesso.

Avevo terminato di scrivere queste poche righe sulla colonizzazione agricola in California, quando mi è venuto sott'occhi il *Bollettino* di ottobre della Camera di commercio italiana in San Francisco, il quale contiene appunto un articolo sulla California e l'immigrazione italiana, scritto, pare, in seguito a numerose domande giunte alla suddetta istituzione da varie Camere di commercio italiane e dall'Ufficio del lavoro, istituito presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, sulle condizioni della California rispetto all'immigrazione italiana. Lo scrittore di quest'articolo è pienamente del mio parere; egli afferma, in poche parole, che la California, nonostante le dichiarazioni contrarie delle Compagnie ferroviarie e dei loro agenti, nonchè dei proprietari d'industrie, non si presta all'immigrazione italiana su larga scala, perchè i terreni buoni a qualche cosa sono tutti accaparrati e si vendono ad alti prezzi. « L'immigrazione italiana in California », così si esprime l'articolista, « è già troppo grande per essere assorbita con profitto suo dal progresso lento e graduale del paese, ed il promuovere un'immigrazione maggiore significa promuovere la sventura sua e della colonia nostra ».

Nel suddetto articolo si accenna pure ad un sistema di cooperazione agricola che potrebbe avere buoni risultati e che è stato messo in pratica, la primavera scorsa, dal signor G. Ghiglieri di Stockton. Questo signore ha acquistato un vasto tratto di terreno a Lodi, ottima località; lo ha provvisto delle necessarie abitazioni, delle cascine, dei cavalli, carri, ecc., e lo ha dato a coltivare a vigna. I coloni devono piantare e curare la vigna per quattro anni, tenendo per sè stessi il prodotto che il terreno potrà dare in questo frattempo. Alla fine del quarto anno, i coloni entreranno in possesso d'una terza parte del vigneto, case e migliorie comprese. Ai coloni, ciascuno dei quali aveva 100 dollari di capitale, fu fatto credito di quanto poteva loro occorrere. Siccome però il loro lavoro al vigneto durerà appena sei mesi, essi potranno trovare occupazione altrove per il rimanente dell'anno, e così farsi in pochi anni proprietari, senza, forse, incorrere in debiti.

È probabile che il suddetto esperimento riesca, come pure che qualche altra colonia agricola si possa stabilire in California, specie se s'interessano nell'impresa uomini dotati di senso pratico, come quelli che sono alla direzione della colonia italo-svizzera; ma, ripeto, saranno casi isolati. Dovendo stabilire colonie agricole, credo che si dovrebbe avere di mira altri Stati dell'Unione, i quali, come si è visto, presentano condizioni assai più favorevoli di quelle offerte dalla California.

Washington. — È lo Stato più settentrionale del Pacifico, confinando colla Columbia inglese. Benchè negli ultimi anni l'immigrazione vi sia stata abbastanza numerosa, sembrami che le condizioni favorevoli allo sta-

bilimento di colonie agricole italiane siano assai scarse. La parte occidentale dello Stato, lungo la costa dell'Oceano Pacifico, possiede una precipitazione atmosferica sufficiente; ivi le foreste sono dense ed il taglio delle medesime costituisce una delle principali industrie dello Stato. La parte centrale ed orientale dello Stato si trova nella zona arida, nella quale sono, per la maggior parte, terreni pubblici, dei quali circa 11 milioni di acri sono ancora disponibili. Questa regione è attraversata dal fiume Columbia, il quale è ricco d'acqua, ma il cui letto è così al disotto del livello generale delle terre che l'irrigazione di queste è quasi impossibile. In tutto lo Stato l'area irrigata è di circa 140,000 acri. Esso è attraversato dalla vasta concessione terriera della Compagnia ferroviaria *Northern Pacific*.

Secondo il censimento del 1900, la popolazione straniera di nascita, abitante in questo Stato, rappresentava circa il 20 per cento del totale. Gli Scandinavi, i Tedeschi, gli Inglesi, ecc. erano in prevalenza: gli Italiani erano circa 2000. Secondo il R. Console a San Francisco, il numero degli Italiani residenti nello Stato di Washington, nel 1901, sarebbe asceso a 4000 (compresi i figli nati da genitori italiani).

Colorado. — Questo Stato è completamente arido, se si eccettuano forse le vallate delle più alte montagne. Due terzi dei suoi terreni sono ancora di pubblico dominio: di essi 38 milioni, circa, di acri sono disponibili, e si trovano principalmente nella parte occidentale dello Stato. Tali terreni sono di natura varia: montagnosi, minerari, agricoli e deserti. In questo Stato l'irrigazione ha fatto notevoli progressi, l'area irrigata essendo di circa 1,650,000 acri. Nei terreni irrigati si è sviluppata la coltivazione della barbabietola da zucchero, nella quale produzione il Colorado occupa un posto importante.

Secondo il censimento del 1900, la popolazione straniera di nascita rappresentava circa il 17 per cento della popolazione totale. Le nazionalità più rappresentate erano gli Inglesi, i Tedeschi. gli Svedesi ed i Canadesi; la popolazione di nascita italiana ammontava a circa 7000 individui. Il R. Console a Denver ritiene, però, che questa ultima cifra sia molto al disotto del vero e che i nostri connazionali viventi nel Colorado siano circa 24,000 (compresi i figli nati da genitori italiani). Una piccola parte di essi è dedicata all'agricoltura, specie nelle vicinanze della città di Denver e Pueblo, che offrono un buon mercato per gli ortaggi.

È degna di nota la colonia agricola fondata in questo Stato, alcuni anni fa, dall'Esercito della Salute (*Salvation Army*), la nota società religiosa di beneficenza. La colonia si trova nella vallata del fiume Arkansas, e precisamente a Fort Amity, nelle vicinanze di Holly (contea di Prowers) e sulle

scono e comprendono una lunga striscia di terreno montagnoso avente un clima semi-umido e dove l'agricoltura è stata sviluppata senza l' irrigazione, i prodotti principali essendo orzo e frumento. Nella parte meridionale, l'irrigazione ha fatto notevoli progressi lungo la vallata del fiume Serpente, e quivi si producono foraggi, patate, erbaggi e frutta. L'area irrigata era, ne 1899, di circa 600,000 acri.

La popolazione di nascita italiana residente in questo Stato ammonta a circa un migliaio, impiegata principalmente nei lavori delle miniere.

Wyoming. — Vi sono in questo Stato circa 44 milioni di acri di terreni pubblici disponibili, che corrispondono ai due terzi dell'intera superficie; essi si trovano principalmente nella parte settentrionale dello Stato. La parte meridionale è attraversata dalla zona di terreni concessi alla Compagnia ferroviaria *Union Pacific*, la quale ha ceduto gran parte di tali terreni ad allevatori di bestiame. Lo Stato è più elevato, in generale, al sud che al nord, di modo che il clima è meno freddo nelle località adiacenti al Montana che al sud. L'area irrigata era, nel 1899, di circa 600,000 acri, coltivati principalmente a pascoli. Vi sono, in questo Stato, circa 2000 Italiani. Esso, come il precedente, non si presta allo stabilimento di colonie agricole.

Nevada. — È lo Stato più scarsamente popolato dell'Unione, sia relativamente (0. 4), sia in assoluto (42,000 abitanti).

Territorio di Oklahoma. — Situato in parte nella zona umida e semiarida, ha attratto grandemente l'immigrazione dagli altri Stati, tanto che le terre pubbliche disponibili sono solo 4 milioni di acri, circa, situati principalmente nella parte occidentale (contea di Beaver) e quindi nella zona arida. Pochissimi sono gli Italiani residenti in questo territorio.

New Mexico. — È un immenso territorio, situato nella zona arida, dove sono 55 milioni di acri di terreni pubblici disponibili: la terra irrigata non è che di 200,000 acri. Secondo il R. Console in San Francisco, vi sono circa 3,500 Italiani in questo territorio, mentre, secondo il censimento, essi non raggiungevano il migliaio nel 1900.

Arizona. — È un immenso territorio, situato nella zona arida, e quasi deserto. Vi abbondano le risorse minerarie, e l'agricoltura dà buoni frutti nei terreni irrigati. Vi sono circa acri 47 milioni di terreni pubblici disponibili; la popolazione italiana è di circa un migliaio.

IX. — Conclusione.

Ho dimostrato nei paragrafi precedenti la necessità di un maggiore decentramanto della nostra immigrazione, la quale si può raggiungere solamente colla fondazione di colonie agricole; ho indicato pure le parti dell'Unione dove le condizioni sono più favorevoli allo stabilimento di tali colonie. Qui dirò degli enti che dovrebbero essere interessati alla trasformazione agricola di parte almeno dell'immigrazione italiana.

A me pare che tanto il Governo italiano quanto il Governo americano dovrebbero favorire, in ogni maniera, la fondazione di colonie agricole: il primo, perchè in questo modo le condizioni dei nostri immigranti verrebbero migliorate assai, il secondo perchè gli immigranti italiani costituiscono un elemento importante nella popolazione del paese. Abbiamo visto che, in generale, i Governi statali sono favorevoli all'immigrazione e cercano di aiutarla; il Governo federale, invece, si è limitato finora ad un lavoro di epurazione, promulgando leggi restrittive, al fine di migliorare sempre più la classe degli immigranti negli Stati Uniti. Nulla il Governo federale ha fatto per distribuire questi immigranti nelle parti dell'Unione dove sono maggiormente richiesti; mentre a me pare che il suddetto Governo dovrebbe pure studiare questo lato del problema e trovarvi qualque soluzione. I due Governi dovrebbero offrire il loro appoggio materiale e morale a quelle società di capitalisti che si proponessero lo stabilimento di colonie agricole italiane negli Stati Uniti.

Ritengo che sarebbe difficile trovare in Italia i capitali necessari, i quali si dovrebbero forse cercare principalmente in questo paese fra gli Americani e fra gli Italo-Americani. Le colonie italiane degli Stati Uniti contano nel loro seno numerose persone provviste di mezzi, le quali potrebbero, senza gravi sacrifici, sottoscrivere parte del capitale necessario allo stabilimento di parecchie colonie agricole italiane, dal quale capitale dovrebbero naturalmente ricavare un discreto interesse.

In quanto agli elementi costituenti le colonie, credo che sarebbe meglio ricercarli fra gli immigrati qui già stabiliti, anzichè farli venire direttamente dall'Italia: si eviterebbero così spese e difficoltà non poche. Anche gli elementi dirigenti, i capi-colonia, dovrebbero scegliersi qui fra le persone intelligenti, energiche e, soprattutto, oneste. Ad essi spetterebbe l'amministrazione della colonia, e la loro opera sarebbe importante, specie nel periodo di organizzazione. In quanto al funzionamento delle colonie, credo che non sia necessario intrattenervicisi: si può apprendere molto dagli esperimenti felicemente riusciti, e, inoltre, il problema non è così difficile come a prima vista potrebbe apparire.

MOVIMENTO DELL'EMIGRAZIONE DA PORTI ITALIANI

per paesi transoceanici nel 1° trimestre 1904 e negli anni 1902 e 1903.

Diamo qui appresso notizia del numero degli emigranti partiti durante il 1° trimestre del 1904 e negli anni 1902 e 1903 dai porti di Genova, Napoli e Palermo. Aggiungiamo le cifre degli emigranti provenienti dall'Italia e partiti nello stesso periodo di tempo dal porto di Havre con i piroscafi della *Compagnie Générale Transatlantique*, autorizzata come vettore per la linea Havre-Nuova York.

Oltre le notizie relative al movimento dell'emigrazione e le cifre degli stranieri imbarcati come emigranti dai porti italiani, diamo pure, per gli anni 1902 e 1903 le cifre degli emigranti divisi a seconda dei vettori e della bandiera dei piroscafi sui quali furono trasportati.

I dati sono estratti dai registri di contabilità del Commissariato, nei quali è presa nota delle tasse versate dai vettori in ragione del numero degli emigranti trasportati (art. 28 della legge sull'emigrazione).

Il totale degli emigranti partiti durante i mesi di gennaio, febbraio e marzo dell'anno 1904 fu di 68,495, in confronto di 78,750 partiti nei corrispondenti mesi dell'anno precedente, con una differenza in meno, per quest'anno, di 10,255 persone. Nel prospetto seguente è indicato il numero degli emigranti partiti complessivamente nel 1° trimestre del 1904 e nel 1° trimestre dell'anno 1903, divisi per porti d'imbarco e paesi di destinazione.

Emigranti partiti da porti italiani dal 1° gennaio al 31 marzo 1904, in confronto dei mesi corrispondenti dell'anno precedente.

PAESI di destinazione	1° TRIMESTRE 1903 Porti d'imbarco					1° TRIMESTRE 1904 Porti d'imbarco				
	Genova	Napoli	Palermo	Havre	Totale	Genova	Napoli	Palermo	Havre	Totale
Stati Uniti	3,499	59,100	3,973	3,899	70,471	3,518	48,125	3,568	3,284	58,495
Brasile	2,032	784	»	»	2,816	1,398	489	»	»	1,887
Plata	5,261	»	»	»	5,261	7,813	»	»	»	7,813
Altre destinazioni.	158	44	»	»	202	284	16	»	»	300
Totale . . .	10,950	59,928	3,973	3,899	78,750	13,013	48,630	3,568	3,284	68,495

Gli emigranti partiti nel 1° trimestre dell'anno 1904, in confronto del 1° trimestre dell'anno 1903, si dividevano, per età, come appresso:

	1° trimestre 1903	1° trimestre 1904
Al disotto di un anno	514	517
Da un anno a 5 anni non compiuti .	1,915	1,932
Da 5 a 10 anni non compiuti	1,917	2,067
Da 10 anni in su	74,404	63,979
Totale . . .	78,750	68,495

Dei 68,495 emigranti partiti nel 1° trimestre 1904, 66,277 erano italiani e 2218 stranieri. Di questi, la maggior parte, 1745, partirono dal porto di Napoli e i rimanenti 473, da Genova.

Del totale degli emigranti imbarcati, 17,170 partirono con biglietto prepagato, e di essi 13,489 dal porto di Napoli, 1993 da Genova e 1688 da Palermo.

Durante il 1° trimestre 1904, il minor numero di emigranti si ebbe nel mese di gennaio (9087); maggiore fu il numero nei mesi di marzo (41,084) e di febbraio (18,324).

Nel prospetto seguente diamo il numero degli emigranti partiti mensilmente dal 1° gennaio al 31 marzo 1904, divisi per porti di imbarco e paesi di destinazione.

Movimento dell'emigrazione da porti italiani per paesi transoceanici avvenuta dal 1° gennaio al 31 marzo 1904.

MESI	PORTI d'imbarco	Paesi di destinazione						Totale
		Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Stati del Pacifico	Australia	
Gennaio 1904	Genova	2,568	427	510	42	27	37	3,611
	Napoli	»	139	3,861	»	»	16	4,016
	Palermo	»	»	737	»	»	»	737
	Havre	»	»	703	»	»	»	703
	Totale	2,568	566	5,831	42	27	53	9,087
Febbraio 1904	Genova	2,537	424	1,019	42	22	»	4,044
	Napoli	»	145	12,095	»	»	»	12,240
	Palermo	»	»	986	»	»	»	986
	Havre	»	»	1,054	»	»	»	1,054
	Totale	2,537	569	15,154	42	22	»	18,324
Marzo 1904	Genova	2,708	547	1,989	75	39	»	5,358
	Napoli	»	205	32,169	»	»	»	32,374
	Palermo	»	»	1,825	»	»	»	1,825
	Havre	»	»	1,527	»	»	»	1,527
	Totale	2,708	752	37,510	75	39	»	41,084
Totale dal 1° gennaio al 31 marzo 1904		7,813	1,887	58,495	159	88	53	68,495

Segue il prospetto riassuntivo dell'emigrazione da porti italiani per paesi transoceanici nel 1° trimestre 1904, con la indicazione della tassa pagata dai vettori.

Emigranti partiti da porti italiani dal 1° gennaio al 31 marzo 1904.

MESI	Paesi di destinazione							Ammontare della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
Gennaio	2,568	566	5,831	42	27	53	9,087	66,932
Febbraio	2,537	569	15,154	42	22	»	18.324	139,450
Marzo	2,708	752	37,510	75	39	»	41,084	317,582
Totale del 1° trimestre 1904	7,813	1,887	58,495	159	88	53	68,495	523,964

L'ammontare della tassa pagata dai vettori nel 1° trimestre 1903 fu di lire 606,730.

Facciamo seguire il riassunto dell'emigrazione per paesi transoceanici avvenuta durante l'anno 1903, in confronto di quella avvenuta nell'anno precedente.

Il totale degli emigranti partiti nel 1903 fu di 275,339, in confronto di 252,234 partiti nel 1902, con una differenza in più per l'anno 1903 di 23,105 persone.

Emigranti partiti da porti italiani negli anni 1902 e 1903 divisi per singoli mesi e per trimestri.

MESI	1902	1903	MESI	1902	1903
Gennaio	16,679	14,104	Luglio	11,209	11,961
Febbraio	22,362	23,994	Agosto	12,112	14,955
Marzo	32,769	40,652	Settembre	20,009	20,838
Totale 1° trimestre. .	71.810	78,750	Totale 3° trimestre .	43,330	47.754
			Ottobre	25,149	27,113
Aprile	31,470	38,608	Novembre	19,791	23,193
Maggio.	33,755	30,386	Dicembre	11,667	12,354
Giugno	15,262	17,181	Totale 4° trimestre .	56,607	62,660
Totale 2° trimestre. .	80,487	86,175	Totale dell'anno. .	252,234	275,339

Come risulta dalle cifre sopraindicate, il mese di maggiore emigrazione nel 1902 fu quello di maggio (33,755); nel 1903 quello di aprile (38,608). Il mese di minore emigrazione nel 1902, come nel 1903, fu quello di luglio, in cui partirono rispettivamente per i due anni 11,209 e 11,961 emigranti.

Avuto riguardo ai trimestri, gli emigranti nell'anno 1902, come nel 1903, partirono più numerosi nel secondo trimestre dell'anno, in cui si ebbero rispettivamente 80,487 e 86,175 partenti. Dopo il secondo trimestre seguono il primo, il quarto e infine il terzo, che per ciascuno degli anni 1902 e 1903 è stato il trimestre di minore emigrazione, essendo partiti in esso rispettivamente per i due anni 43,330 e 47,754 emigranti.

Diamo ora le cifre degli emigranti partiti negli anni 1902 e 1903 divisi per paesi di destinazione.

Emigranti partiti da porti italiani negli anni 1902 e 1903 divisi per paesi di destinazione.

PAESI DI DESTINAZIONE	1902		1903	
	Cifre assolute	Per cento	Cifre assolute	Per cento
Plata	32.100	12.73	40,581	14.74
Brasile	23,951	9.49	10,835	3.94
Stati Uniti	195,345	77.45	222,703	80.88
America Centrale	515		997	
Paesi del Pacifico	261	0.33	170	0.44
Australia	62		53	
Totale . . .	252,234	100. »	275.339	100. »

Come si vede, nell'anno 1903 l'emigrazione è stata in aumento, in confronto dell'anno precedente, per tutte le destinazioni, tranne che per il Brasile, per cui invece del 9,49 per cento del totale, nel 1902, è scesa nel 1903 al 3,94 per cento.

In entrambi gli anni gli emigranti si son diretti più numerosi verso gli Stati Uniti, che hanno assorbito, nel 1902, il 77,45 per cento e, nel 1903, l'80,88 per cento dell'emigrazione totale da porti italiani.

Gli emigranti partiti nell'anno 1903, in confronto di quelli partiti nell'anno precedente, si dividevano, per porti d'imbarco, come appresso:

Emigranti partiti da porti italiani negli anni 1902 e 1903 divisi per porti d'imbarco.

PORTI D'IMBARCO	1902		1903	
	Cifre assolute	Per cento	Cifre assolute	Per cento
Genova	62,237	24.68	62,308	22.63
Napoli	167,051	66.23	181,681	65.98
Palermo	10,931	4.33	16.516	6. »
Havre	11,958	4.76	14.834	5.39
Altri porti (1)	57		»	
Totale . . .	252,234	100. »	275,339	100. »

Dal precedente prospetto risulta che il numero degli emigranti partiti dal porto di Genova è rimasto nei due anni 1902 e 1903 pressochè invariato. È cresciuto invece il numero degli emigranti partiti dagli altri porti. Ciò si spiega col fatto che, mentre dal porto di Genova partono di preferenza solo gli emigranti diretti verso l'America del Sud (il cui numero è rimasto pressochè identico nei due anni), dagli altri porti e cioè da Napoli, Palermo e Havre partono di preferenza gli emigranti diretti nell'America del Nord, il cui numero invece è aumentato di circa 27,000 su quello dell'anno precedente.

Sia nell'anno 1902 come nel 1903, circa il 66 per cento del totale degli emigranti partiti prese imbarco dal porto di Napoli.

Gli emigranti nell'anno 1903, in confronto dell'anno 1902, si dividevano, per età, come segue:

(1) Nel marzo 1902 furono imbarcati a Porto Ferraio, con autorizzazione del Ministro degli affari esteri, 57 emigranti, arrolati da una ditta italiana per lavori minerari nel Venezuela.

Emigranti partiti da porti italiani negli anni 1902 e 1903 divisi per età.

ETÀ (1)	1902		1903	
	Cifre effettive	Per 100 del totale	Cifre effettive	Per 100 del totale
Al disotto di un anno	3,664		3,201	
Da un anno a 5 anni non compiuti	12,504	11.53	11,708	9.76
Da 5 a 10 anni non compiuti	12,914		11,973	
Da dieci anni in su	223,152	88.47	248,457	90.24
Totale	252,234	100. »	275,339	100. »

Nell'anno 1903 la percentuale dei bambini (inferiori a 10 anni di età) partiti, fu dunque inferiore a quella dell'anno precedente. Nel 1903 fu infatti di 9,76, nel 1902 di 11,53.

Facciamo seguire un quadro riassuntivo dell'emigrazione da porti italiani per paesi transoceanici nei due anni 1902 e 1903, con l'indicazione della tassa pagata dai vettori.

(1) Le classificazioni per gruppi di età riportate nel prospetto corrispondono a quelle stabilite dal regolamento sull'emigrazione per il pagamento del prezzo del biglietto di passaggio. L'art. 74 del detto regolamento stabilisce (lett. *e*) che deve essere imbarcato a posto nullo chi non ha compiuto un anno, a quarto di posto chi è tra un anno e 5 anni non compiuti, a mezzo posto tra cinque e dieci anni non compiuti, ed a posto intero da dieci anni in su.

Emigranti partiti da porti italiani per paesi transoceanici dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902.

MESI	PAESI DI DESTINAZIONE							Ammontare della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
Gennaio	3,306	5,772	7,531	56	14	»	16,679	116,378
Febbraio	2,502	4,175	15,450	69	104	62	22,362	165,996
Marzo	1,684	4,005	27.023	50	7	»	32,769	248.222
Totale del 1° trimestre	7.492	13,952	50,004	175	125	62	71,810	530,596
Aprile	1,740	1.494	28,146	65	25	»	31,470	240.418
Maggio	2.280	617	30,766	79	13	»	33,755	253,946
Giugno	1.001	725	13,490	46	»	»	15,262	111,986
Totale del 2° trimestre	5,021	2,836	72,402	190	38	»	80,487	606,350
Luglio	1,199	973	9,020	»	17	»	11,209	80,348
Agosto	1.237	627	10,247	1	»	»	12,112	87,766
Settembre	2,581	1,076	16,330	»	22	»	20,009	145,212
Totale del 3° trimestre	5,017	2,676	35,597	1	39	»	43,330	313,326
Ottobre	6,284	2,137	16,684	26	18	»	25.149	182,636
Novembre	5,866	1,588	12,250	67	20	»	19,791	144,386
Dicembre	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667	84,586
Totale del 4° trimestre	14,570	4,487	37,342	149	59	»	56,607	411,608
Totale dell'anno	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234	1,661,880

Emigranti partiti da porti italiani per paesi transoceanici dal 1° gennaio al 31 dicembre 1903.

MESI	Emigranti secondo i paesi di destinazione							Ammontare della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
Gennaio	1,924	954	11,157	50	19	»	14,104	106,090
Febbraio	1,403	675	21,864	34	13	»	23,994	185,792
Marzo	1,929	1,187	37,450	66	20	»	40,652	314,848
Totale del 1° trimestre	5,261	2,816	70,471	150	52	»	78,750	606,730
Aprile	1,804	796	35,928	51	29	»	38,608	294,124
Maggio	1,628	1,139	27,498	104	17	»	30,386	227,942
Giugno	1,431	711	14,948	72	19	»	17,181	126,016
Totale del 2° trimestre	4,863	2,646	78,374	227	65	»	86,175	648,082
Luglio	1,287	699	9,906	59	10	»	11,961	86,860
Agosto	1,542	670	12,674	59	10	»	14,955	109,086
Settembre	4,319	872	15,547	100	»	»	20,838	152,024
Totale del 3° trimestre	7,148	2,241	38,127	218	20	»	47,754	347,970
Ottobre	8,674	1,229	17,034	156	20	»	27,113	196,970
Novembre	9,281	1,106	12,662	144	»	»	23,193	169,960
Dicembre	5,354	797	6,035	102	13	53	12,354	89,262
Totale del 4° trimestre	23,309	3,132	35,731	402	33	53	62,660	456,192
Totale dell'anno	40,581	10,835	222,703	997	170	53	275,339	2,058,974

Fra gli emigranti imbarcati da porti italiani nei due anni sopra indicati erano compresi 5,860 stranieri partiti nel 1902 e 9,773 partiti nel 1903 divisi come appresso per porti d'imbarco e per paesi di destinazione.

Emigranti stranieri partiti da porti italiani negli anni 1902-1903, divisi per porti d'imbarco e paesi di destinazione.

PAESI DI DESTINAZIONE		Porti d'imbarco			Totale
		Genova	Napoli	Palermo	
Plata	1902	1724	1	»	1725
	1903	813	5	»	818
Brasile	1902	447	25	»	472
	1903	291	29	»	320
Stati Uniti	1902	997	2581	»	3578
	1903	610	7930	6	8546
Centro America	1902	40	»	»	40
	1903	41	»	»	41
Stati del Pacifico	1902	45	»	»	45
	1902	48	»	»	48
Totale	1902	3253	2607	»	5860
	1903	1803	7964	6	9773

Il maggior numero degli emigranti stranieri partiti dai porti del Regno in entrambi gli anni si diresse agli Stati Uniti.

Aggiungiamo infine, per gli anni 1902 e 1903, le classificazioni degli emigranti secondo i vettori che li trasportarono e la bandiera dei piroscafi sui quali furono trasportati, in relazione coi paesi di destinazione.

Emigranti partiti da porti italiani nell'anno 1902, divisi per vettori e per paesi di destinazione.

VETTORI (1)	Paesi di destinazione: Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Stati del Pacifico	Australia	Totale anno 1902
Navigazione generale italiana	7,535	1,983	32,222	»	»	»	41,740
La Veloce	10,007	6,643	20.217	365	»	»	37,232
Ligure Brasiliana	»	8,326	941	»	»	»	9,267
Italia	8,329	»	»	»	»	»	8,329
Ottavio Zino	580	2,109	1,222	»	»	»	3.911
Anonima Genovese	228	»	»	»	»	»	228
* Del Buono	»	»	»	»	57	»	57
Anglo-Italiana	»	»	27,927	»	»	»	27,927
La Patria	»	»	22.132	28	»	»	22.160
Giuseppe Fornari	»	»	16,601	»	»	»	16,601
Italo Oberti	»	»	1.404	»	»	»	1,404
Ercole Saviotti	224	53	995	»	»	»	1,292
Norddeutscher Lloyd	»	»	28,488	»	»	62	28,550
Hamburg Amerika Linie	»	»	14,686	»	»	»	14,686
Dominion Line	»	»	14.824	»	»	»	14,824
Compagnie Générale Transatlantique	»	»	11,958	»	»	»	11,958
Transports maritimes	4,470	4.776	»	»	»	»	9,246
Transatlantica di Barcellona	231	»	1,728	122	»	»	2.081
Luis Huguet y Furriol	476	»	»	»	»	»	476
* Messaggeries maritimes	»	61	»	»	»	»	61
* Società Kosmos	»	»	»	»	204	»	204
	32,100	23,951	195,345	415	261	62	252,234

(1) Le Società e gli armatori segnati con asterisco non hanno patente di vettore, ai sensi dell'art. 13 della legge sull'emigrazione; ma sono stati autorizzati ad imbarcare passeggieri di 3ª classe per paesi transoceanici poco frequentati dai nostri emigranti, ai sensi dell'art. 18 della legge medesima.

Emigranti partiti da porti italiani nell'anno 1903 divisi per vettori e per paesi di destinazione.

VETTORI (1)	Paesi di destinazione						Totale anno 1903
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Stati del Pacifico	Australia	
Navigazione Generale Italiana	10,367	479	30,687	»	»	»	42,033
La Veloce	10,666	4,404	31,180	440	»	»	46,690
Ligure Brasiliana	»	3,766	»	»	»	»	3,766
Italia	9,686	»	2,969	»	»	»	12,655
Ottavio Zino	1,021	»	3,108	»	»	»	4,129
Anonima Genovese	144	»	»	»	»	»	144
Anglo-Italiana	»	»	26,025	»	»	»	26,025
La Patria	»	»	26,124	»	»	»	26,124
Giuseppe Fornari	»	»	15,600	»	»	»	15,600
Ercole Saviotti	953	»	2,399	»	»	»	3,352
Giacomo Rossi	»	»	1,302	»	»	»	1,302
Norddeutscher Lloyd	»	»	29,463	»	»	53	29,516
Hamburg Amerika Linie	»	»	15,586	»	»	»	15,586
Dominion Line	»	»	16,977	»	»	»	16,977
Compagnie Générale Transatlantique	»	»	14,834	»	»	»	14,834
Transports maritimes	6,139	2,125	»	»	»	»	8,264
Transatlantica di Barcellona	805	»	5,560	557	»	»	6,922
Cunard Line	»	»	338	»	»	»	338
White Star Line	»	»	551	»	»	»	551
* Messageries maritimes	»	61	»	»	»	»	61
* Società Kosmos	»	»	»	»	170	»	170
	40,581	10,835	222,703	997	170	53	275,339

(1) Vedasi la nota alla pagina precedente.

Segue la classificazione degli emigranti partiti negli anni 1902 e 1903 secondo la bandiera dei piroscafi sui quali furono trasportati e i paesi di destinazione.

Emigranti partiti da porti italiani negli anni 1902 e 1903, divisi per bandiere e per paesi di destinazione.

BANDIERE	Anni	Paesi di destinazione						Totale
		Plata	Brasile	Stati Uniti	America Centrale	Paesi del Pacifico	Australia	
Italiana	1902	22,955	19,114	57,763	365	57	»	100,254
	1903	28,994	8,649	75,497	440	»	»	113,530
Francese	1902	4,470	4,837	34,389	28	»	»	43.724
	1903	6,439	2.186	37,106	»	»	»	45,731
Tedesca	1902	3,963	»	43,174	»	204	62	47,408
	1903	4,343	»	45,049	»	170	53	49,615
Inglese	1902	»	»	58,291	»	»	»	58,291
	1903	»	»	59,491	»	»	»	59,491
Spagnuola	1902	707	»	1,728	122	»	»	2,557
	1903	805	»	5,560	557	»	»	6,922
Totale	1902	32.100	23,951	195,345	515	261	62	252,234
	1903	40,581	10,835	222,703	997	170	53	275,339

Come si vede, tanto nel 1902 che nel 1903, gli emigranti trasportati da piroscafi di bandiera italiana rappresentano circa il 40 per cento del totale. Il 60 per cento fu trasportato da piroscafi di bandiera estera.

Notiamo infine che nell'anno 1903, sopra un totale di 275,339 emigranti partiti per paesi transoceanici, 70,419, cioè circa il 27 per cento, partirono con biglietto prepagato. Nell'anno precedente gli emigranti con biglietto prepagato furono 59,963, sul totale di 252,234 partiti, cioè circa il 25 per cento.

ATTI DEL COMMISSARIATO

1. — Vettori di emigranti.

Decreto ministeriale, in data 7 aprile 1904, che limita la patente di vettore concessa alla Società Anglo-Italiana ai piroscafi Calabria, Perugia, Victoria, Italia e Algeria, con esclusione del piroscafo California.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto che alla Società Anglo Italiana per noleggi marittimi fu concessa dal Commissariato dell'emigrazione, per l'anno 1904, la patente di vettore di emigranti, sulla quale sono iscritti i piroscafi *Calabria*. *California*, *Perugia*, *Victoria*, *Italia* e *Algeria*, di bandiera inglese;

Vista la relazione del Commissariato dell'emigrazione, in data 7 aprile 1904, sui viaggi compiuti dal *California* dall'attuazione della legge 31 gennaio 1901, n. 23;

Ritenuto che il piroscafo *California*, come risulta dalla detta relazione e dai rapporti dei Commissari viaggianti imbarcati nei viaggi da esso compiuti, si è dimostrato per le sue qualità intrinseche non idoneo al trasporto degli emigranti, secondo le norme vigenti;

Visto l'articolo 13, penultimo capoverso, della citata legge, per cui il Ministro può limitare la patente concessa ad un vettore;

Sul conforme parere dato dal Consiglio dell'emigrazione nell'adunanza del 6 aprile 1904;

Decreta:

La patente di vettore concessa alla Società Anglo Italiana per il servizio di trasporto di emigranti è limitata ai piroscafi *Calabria*, *Perugia*, *Victoria*, *Italia* e *Algeria*, con esclusione del piroscafo *California*.

Dato a Roma, li 7 aprile 1904.

Pel Ministro
G. FUSINATO.

2. — Rappresentanti di vettore.

R. Decreto 10 marzo 1904 col quale è concessa ai vettori di emigranti la facoltà di istituire un loro rappresentante in alcuni comuni non capoluoghi di mandamento.

VITTORIO EMANUELE III.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 61 del Nostro decreto in data 11 dicembre 1902, n. 540, con cui è stato modificato il regolamento del 10 luglio 1901, n. 23, per la esecuzione della legge sull' emigrazione del 31 gennaio 1901, n. 23;

Sentito il Consiglio dell'emigrazione;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Ai vettori di emigranti è concessa la facoltà di istituire un loro rappresentante in ciascuno dei comuni indicati nell'unita tabella, firmata d'ordine Nostro dal Ministro per gli affari esteri, indipendentemente dalla facoltà di istituire un loro rappresentante per ogni mandamento giudiziario, concessa dall'articolo 61 del regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione, modificato col R. Decreto 11 dicembre 1902, n. 540.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 marzo 1904.

VITTORIO EMANUELE.

TITTONI.

Elenco dei comuni non capoluoghi di mandamento, nei quali i vettori d'emigranti sono autorizzati ad instituire un loro rappresentante

Provincia di Alessandria.

1. Cabella Ligure.
2. Fabbrica Curone.
3. Fresonara.
4. Garbagna.

Provincia di Ancona.

1. Camerano.
2. Filottrano.
3. Numana.
4. Ostra.

Provincia di Aquila.

1. Alfedena.
2. Anversa.
3. Ateleta.
4. Balsorano.
5. Barrea.
6. Bisegna.
7. Calascio.
8. Cocullo.
9. Collelongo.
10. Ofena.
11. Opi.
12. Pescasseroli.
13. Pescorocchiano.
14. Pettorano sul Gizio.
15. Rivisondoli.
16. Rocca Pia.
17. Villa Vallelonga.
18. Villetta Barrea.

Provincia di Ascoli Piceno.

1. Acquasanta.
2. Comunanza.
3. Cupramarittima.
4. Massignano.
5. Montegallo.
6. Montegranaro.
7. Montemonaco.
8. Monte San Pietrangeli.
9. Pedaso.

Provincia di Avellino.

1. Fontanarosa.
2. Forino.
3. Morra Irpino.
4. Savignano di Puglia.
5. Vallata.

Provincia di Bari.

1. Alberobello.
2. Carbonara di Bari.
3. Polignano a Mare.

Provincia di Belluno.

1. Forno di Zoldo.

Provincia di Benevento.

1. Apice.
2. Apollosa.
3. Arpaise.
4. Baselice.
5. Buonalbergo.
6. Casalduni.
7. Castelpagano.
8. Castelvetere in Val Fortore.
9. Ceppaloni.
10. Cercemaggiore.
11. Cusano Mutri.
12. Fojano in Val Fortore.
13. Fragneto l'Abate.
14. Fragneto Monforte.
15. Limatola.
16. Montefalcone in Val Fortore.
17. Paduli.
18. Pago Vejano.
19. Pietraroja.
20. Reino.
21. San Lupo.
22. San Marco dei Cavoti.

Provincia di Bologna.

1. Medicina.
2. Molinella.

Provincia di Caltanissetta.

1. Calascibetta.
2. Marianopoli.
3. Resuttano.
4. Sutera.

Provincia di Campobasso.

1. Bagnoli del Trigno.
2. Busso.

3. Castellino del Biferno.
4. Civitanova del Sannio.
5. Duronia.
6. Fossalto.
7. Gambatesa.
8. Guardialfiera.
9. Limosano.
10. Lupara.
11. Matrice
12. Monacilioni.
13. Montenero di Bisaccia.
14. Montenero Val Cocch.
15. Morrone del Sannio.
16. Pietrabbondante.
17. Ripabottoni.
18. Ripalimosano.
19. Ripalta sul Trigno.
20. San Biase.
21. San Martino in Pensilis.
22. San Pietro Avellana.
23. San Polo Matese.
24. Sant'Angelo del Pesco.
25. Sant'Angelo Limosano.
26. Scapoli.
27. Tufara.
28. Vastogirardi.
29. Vinchiaturo.

Provincia di Caserta.

1 Rocca d'Evandro.
2. Sant'Ambrogio sul Garigliano.
3. Sant'Andrea di Valle Fredda.
4. Sant'Apollinare.

Provincia di Catania.

1. Raddusa.

Provincia di Catanzaro.

1. Belvedere di Spinello.
2. Briatico.
3. Caccuri.
4. Carlopoli.
5. Casino.
6. Cerva.
7. Cessaniti.
8. Cicala.
9. Conflenti.
10. Cotronei.
11. Decollatura.
12. Dinami.
13. Fabrizia.
14. Gizzeria.
15. Guardavalle.
16. Joppolo.
17. Limbadi.
18. Melissa.
19. Miglierina.
20. Monterosso Calabro.
21. Pallagorio.
22. Parghelia.
23. Petrizzi.
24. Petronà.
25. Polia.
26. Rombiolo.
27. Sant'Andrea Apostolo del Jonio.
28. Sellia.
29. Soveria Simeri.
30. Spilinga.
31. Umbriatico.
32. Zagarise.

Provincia di Chieti.

1. Fara Filiorum Petri.
2. Fresagrandinaria.
3. Tocco da Casauria.
4. Vacri.

Provincia di Como.

1. Casargo.
2. Gera.
3. Lomazzo.
4. Lurate Abbate.
5. Tradate.

Provincia di Cosenza.

1. Ajeta.
2. Albidona.
3. Alessandria del Carretto.
4. Bianchi.
5. Bocchigliero.
6. Calopezzati.
7. Canna.
8. Castiglione Cosentino.
9. Cellara.
10. Domanico.
11. Francavilla Marittima.
12. Guardia Piemontese.
13. Lago.
14. Luzzi.
15. Majerà.
16. Malvito.
17. Mandatoriccio.
18. Montegiordano.
19. Orsomarso.
20. Panettieri.
21. Pietrapaola.
22. Platici.
23. Rocca Imperiale.
24. San Lorenzo Bellizzi.
25. San Pietro in Guarano.
26. Santa Caterina Albanese.
27. Santa Sofia d'Epiro.
28. Vaccarizzo Albanese.

Provincia di Foggia.

1. Alberona.
2. Celle San Vito.
3. Faeto.
4. Panni.
5. Peschici.
6. Roseto Valfortore.
7. Volturino.

Provincia di Genova.

1. Montebruno.
2. Murialdo.
3. Pietra Ligure.

Provincia di Girgenti.

1. Alessandria della Rocca
2. Castrofilippo.
3. Cianciana.
4. Raffadali.
5. Sambuca Zabut.
6. San Biagio Platani.
7. Sant'Angelo Muxaro.

Provincia di Lucca.

1. Bagni di Lucca.

Provincia di Macerata.

1. Colmurano.
2. Mogliano.
3. Montecassiano.
4. Monte Lupone.
5. Porto Recanati.
6. Potenza Picena.

Provincia di Messina.

1. Alcara li Fusi.
2. Antillo.
3. Capizzi.
4. Caronia.
5. Castel di Lucio
6. Falcone.
7. Forza d'Agrò.
8. Furnari.
9. Giojosa Marea.
10. Limina.
11. Mirto.
12. Mongiuffi Melia.
13. Motta d'Affermo.
14. Pettineo.
15. Salina.
16. San Marco d'Alunzio.
17. Santo Stefano di Briga.
18. Stromboli (frazione del comune di Lipari).
19. Tripi.
20. Tusa.

Provincia di Milano.

1. Trezzano Rosa.

Provincia di Novara.

1. Borgo Lavezzaro.
2. Carpignano Sesia.
3. Nibbiola.
4. Vogogna.

Provincia di Palermo.

1. Alimena.
2. Altavilla Milicia.
3. Balestrate.
4. Buompietro.
5. Caltavuturo.
6. Cerda.
7. Cinisi.
8. Contessa Entellina.
9. Geraci Siculo.
10. Giuliana.
11. Gratteri.
12. Isnello.
13. Palazzo Adriano.
14. Pollina.
15. Roccamena.
16. Roccapalumba.
17. San Giuseppe Jato.
18. Sciara.
19. Terrasini Favarotta.
20. Valledolmo.

Provincia di Pavia.

1. Mezzana Bigli.
2. Romagnese.
3. Rovegna.

Provincia di Pesaro.

1. Cartoceto.
2. Mondolfo.

Provincia di Potenza.

1. Aliano.
2. Anzi.
3. Balvano.
4. Baragiano.
5. Bernalda.
6. Cancellara.
7. Carbone.
8. Castelgrande.
9. Castelluccio Superiore.
10. Castelmezzano.
11. Castelsaraceno.
12. Castronuovo di Sant'Andrea.
13. Cersosimo.
14. Colobraro.
15. Craco.
16. Francavilla sul Sinni.
17. Gallicchio.
18. Gorgoglione.
19. Grassano.
20. Grottole.
21. Lavello.
22. Maschito.
23. Miglionico.
24. Mont'Albano Jonio.
25. Nova Siri.
26. Palmira.
27. Pietragalla.
28. Pomarico.
29. Rapone.
30. Rivello.

31. Roccanova.
32. Ruoti.
33. Ruvo del Monte.
34. Salandra.
35. San Chirico Nuovo.
36. San Costantino Albanese.
37. San Fele.
38. San Giorgio Lucano.
39. San Martino d'Agri.
40. San Paolo Albanese.
41. San Severino Lucano.
42. Senise.
43. Terranova di Pollino.
44. Trecchina.
45. Tursi.
46. Vaglio di Basilicata.
47. Valsinni.
48. Viggianello.

Provincia di Reggio Calabria.

1. Cosoleto.
2. Palizzi.
3. Roccella Jonica.
4. Scido.

Provincia di Roma.

1. Bolsena.
2. Morolo.
3. Scrofano.
4. Supino.
5. Vallecorsa.

Provincia di Rovigo.

1. Giacciano con Baruchella (per la frazione Zelo).
2. Villadose.

Provincia di Salerno.

1. Agropoli.
2. Perito.
3. Positano.

Provincia di Teramo.

1. Alanno.
2. Basciano.
3. Carpineto della Nora.
4. Castellammare Adriat.
5. Castelli.
6. Cermignano.
7. Civitella Casanova.
8. Fano Adriano.
9. Isola del Gran Sasso d'Italia.
10. Montepagano.
11. Mosciano Sant'Angelo.
12. Rosciano.
13. Spoltore.
14. Tortoreto.

Provincia di Torino.

1. Villafranca Piemonte.

Provincia di Trapani.

1. Camporeale.
2. Santa Ninfa.

Provincia di Udine.

1. Forni di Sopra.

Provincia di Vicenza.

1. Altissimo.
2. Noventa Vicentina.

Nel seguente elenco sono indicati i comuni pei quali non è stata accolta la domanda tendente ad ottenere che i vettori di emigranti possano istituirvi un loro rappresentante.

Elenco dei comuni non capoluoghi di mandamento per i quali non è stata accolta la domanda tendente ad ottenere che i vettori di emigranti possano instituirvi un loro rappresentante

---

Provincia di Alessandria.

1. San Cristoforo.

Provincia di Ancona.

1. Castelfidardo.

Provincia di Aquila.

1. Acciano.
2. Barete.
3. Bugnara.
4. Cagnano Amiterno.
5. Caporciano.
6. Cerchio.
7. Fontecchio.
8. Pacentro.
9. Pentima.
10. Rajano.
11. Roccacasale.
12. Roccaraso.
13. Santo Stefano di Sessanio.
14. Villa Sant'Angelo.

Provincia di Ascoli Piceno.

1. Carassai.
2. Grottazzolina.
3. Massa Fermana.
4. Monte Urano.

Provincia di Avellino.

1. Casalbore.
2. Lapio.
3. Lioni.
4. Montefalcione.
5. Quaglietta.
6. Santo Stefano del Sole.
7. Senerchia.

Provincia di Bari.

1. Binetto.
2. San Michele di Bari.
3. Triggiano.

Provincia di Belluno.

1. Domegge.

Provincia di Benevento.

1. Amorosi.
2. Arpaja.
3. Bonea.
4. Bucciano.
5. Campolattaro.
6. Circello.
7. Durazzano.
8. Faicchio.
9. Forchia
10. Ginestra de' Schiavoni.
11. Melizzano.
12. Mojano.
13. Paolisi.
14. Paupisi.
15. Pescolamazza.
16. Pietra Elcina.
17. San Leucio.
18. San Lorenzo Maggiore.
19. San Nazzaro e Calvi.
20. San Salvatore Telesino.
21. Sant'Angelo a Cupolo.
22. Sassinoro.
23. Tocco Gaudio.

Provincia di Bergamo.

1. Arsago.
2. Piazzo Basso.
3. Serina.

Provincia di Brescia.

1. Desenzano sul Lago.

Provincia di Campobasso.

1. Acquaviva Collecroce.
2. Campochiaro.
3. Campodipietra.
4. Campolieto.
5. Castelbottaccio.
6. Castelpetroso.
7. Cercepiccola.
8. Colle d'Anchise.
9. Gildone.
10. Guardiaregia.
11. Jelsi.
12. Macchiagodena.
13. Macchia Valfortore.
14. Miranda.
15. Molise.
16. Monteroduni.
17. Pescolanciano.
18. Pietracatella.
19. Roccasicura.
20. Salcito.

21. San Giuliano del Sannio.
22. Sant'Agapito.
23. Sant'Angelo in Grotte.
24. Sessano.
25. Spinete.
26. Tavenna.
27. Torella del Sannio.

Provincia di Caserta.

1. Aquino
2. Gioja Sannitica.
3. Grazzanise.
4. Liberi di Formicola.
5. Sparanise.
6. Spigno Saturnio.

Provincia di Catania.

1. Cerami.
2. Gagliano Castelferrato.
3. Mascali.
4. Piedimonte Etneo.

Provincia di Catanzaro.

1. Albi.
2. Amaroni.
3. Caraffa di Catanzaro.
4. Cardinale.
5. Cenadi.
6. Centrache.
7. Cerenzia.
8. Crucoli.
9. Curinga.
10. Cutro.
11. Dasà.
12. Falerna
13. Fossato Serralta
14. Francica.
15. Gagliato.
16. Girifalco.
17. Jacurso.
18. Marcedusa.
19. Marcellinara.
20. Mesoraca.
21. Mongiana.
22. Olivadi.
23. Pentone.
24. Pianopoli.
25. Pizzoni.
26. Platania.
27. Rocca di Neto.
28. San Mango d'Aquino.
29. San Nicola dell'Alto.
30. San Pietro a Maida.
31. San Pietro Apostolo.
32. San Sostene.
33. Sant'Onofrio.
34. Satriano.
35. Sersale.
36. Settingiano.
37. Spadola.
38. Torre di Ruggiero.
39. Vallelonga.
40. Verzino.

Provincia di Chieti.

1. Pietraferrazzana.
2. Roccamorice.
3. San Martino sulla Marruccina.
4. Torino di Sangro.
5. Turrivalignani.
6. Villamagna.

Provincia di Como.

1. Abbadia sopr'Adda.
2. Azzio.
3. Carnago.
4. Lierna.
5. Limido.

Provincia di Cosenza.

1. Acquaformosa.
2. Acquappesa.
3. Bisignano.
4. Bonifati.
5. Caloveto.
6. Carolei.
7. Carpanzano.
8. Casole Bruzio.
9. Castrolibero.
10. Celico.
11. Cerisano.
12. Civita.
13. Cleto.
14. Diamante.
15. Fagnano Castello.
16. Firmo.
17. Frascineto.
18. Laino Borgo.
19. Lappano.
20 Longobardi.
21. Paderno Calabro.
22. Paludi.
23. Papasidero.
24 Parenti.
25 Pedace.
26. Pedivigliano.
27. Pietrafitta.
28. Rogiano Gravina.
29. Roseto Capo Spulico.
30. Rovito.
31. San Basile
32. San Benedetto Ullano.
33. San Fili.
34. San Lorenzo del Vallo.
35. San Martino di Finita.
36. San Vincenzo la Costa.
37. Santa Domenica Talao.
38. Sant'Agata d'Esaro.
39. Saracena.
40. Serra Pedace.
41. Tarsia.
42. Terranova di Sibari.
43. Torano Castello.
44. Tortora.
45. Trebisacce.
46. Zumpano.

Provincia di Cuneo.

1. Verzuolo.
2. Villafalletto.

Provincia di Foggia.

1. Carlantino.
2. Casalnuovo Monterotaro.
3. Castelluccio Valmagg.
4. San Marco la Catola.
5. San Paolo di Civitate.

Provincia di Genova.

1. Bardino Nuovo.
2. Borghetto di Vara.
3. Campomorone.
4. Carcare.
5. Carrodano.
6. Castelbianco.
7. Crocefieschi.
8. Isola del Cantone.
9. Pallare.
10. Piana Crixia.
11. Pignone.
12. Struppa.

Provincia di Girgenti.

1. Lucca Sicula.
2. Montevago.
3. Porto Empedocle.
4. Santo Stefano Quisq.

Provincia di Macerata.

1. Apiro.
2. Belforte del Chienti.
3. Caldarola.
4. Montecosaro.
5. Monte Fano.
6. Pollenza.
7. Sant'Angelo in Pontano.

Provincia di Mantova.

1. Schivenoglia.

Provincia di Messina.

1. Calvaruso.
2. Capri Leone.
3. Ficarra.
4. Frazzanò.
5. Galati Mamertino.
6. Graniti.
7. Itala.
8. Kaggi.
9. Motta Camastra.
10. San Pier Niceto.
11. San Salvatore di Fitalia.
12. Savoca.
13. Sinagra.

Provincia di Milano.

1. Castano Primo.
2. Gorla Minore.
3. Legnano.
4. Sesto Calende.

Provincia di Modena.

1. Riolunato.
2. Sestola.

Provincia di Napoli.

1. Barano d'Ischia.
2. Casalnuovo di Napoli.
3. Casamicciola.
4. Lacco Ameno.

Provincia di Novara.

1. Fontanetto d'Agogna.
2. Saluggia.
3. Trivero.

Provincia di Padova.

1. Abano Bagni.
2. Piombino Dese.
3. Tribano.

Provincia di Palermo.

1. Aliminusa.
2. Baucina.
3. Belmonte Mezzagno.
4. Borgetto.
5. Campofelice.
6. Campofiorito.
7. Casteldaccia.
8. Cefalà Diana.
9. Chiusa Sclafani.
10. Montelepre.
11. Santa Flavia.
12. Sclafani.
13. Torretta.
14. Trabia.
15. Ventimiglia di Sicilia.
16. Villabate.
17. Villafrati.

Provincia di Pavia.

1. Alagna.
2. Gambolò.
3. Gropello Cairoli.
4. San Giorgio di Lomellina.
5. Sartirano di Lomellina.
6. Suardi.
7. Torre Beretti.
8. Tromello.

Provincia di Potenza.

1. Abriola.
2. Accettura
3. Armento.
4. Atella.
5. Barile.

6. Castelluccio Inferiore.
7. Cirigliano.
8. Episcopia.
9. Guardia Perticara.
10. Pietra Pertosa.
11. Pignola di Basilicata.
12. Rapolla.
13. Ripacandida.
14. Saponara di Grumento.
15. Sarconi.
16. Sasso di Castalda.
17. Satriano di Lucania.
18. Savoja di Lucania.
19. Spinoso.
20. Tito.
21. Tramutola.

Provincia di Reggio Emilia

1. Luzzara.
2. Rubiera.

Provincia di Roma.

1. Castro dei Volsci.
2. Ripi.

Provincia di Rovigo.

1. Ceneselli.
2. Grignano di Polesine.
3. Luscia.
4. Pincara.

Provincia di Salerno.

1. Altavilla Silentina.
2. Aquara.
3. Bellosguardo.
4. Giffoni Sei Casali.
5. Montano Antilia.
6. Prajano.
7. San Gregorio Magno.
8. San Mauro Cilento.
9. Sessa Cilento.

Provincia di Teramo.

1. Castiglione della Valle.
2. Cepagatti.
3. Civitaquana.
4. Corvara.
5. Cugnoli.
6. Elice.
7. Farindola.
8. Montesilvano.
9. Nocciano.
10. Penna Sant'Andrea.
11. Pietranico.
12. Sant'Omero.
13. Silvi.

Provincia di Torino.

1. Airasca.
2. Buriasco.
3. Candia Canavese.
4. Scalenghe.

Provincia di Trapani.

1. Poggioreale.
2. Salaparuta.

Provincia di Treviso.

1. Castelcucco.
2. Cessalto.
3. Piavon.
4. Volpago.

Provincia di Udine.

1. Meretto di Tomba.

Provincia di Vicenza.

1. Magrè.
2. Mason Vicentino.

3. — Noli per il trasporto di emigranti.

Noli massimi approvati dal Commissariato dell'emigrazione nel corso del 1° quadrimestre 1904.

Si indicano qui appresso i noli massimi approvati dal Commissariato dell'emigrazione nel corso del 1° quadrimestre 1904, con deliberazioni posteriori a quelle del 1° febbraio 1904, pubblicate nel n. 1 del Bollettino dell'emigrazione (Anno 1904).

Piroscafo *Königin Luise* del " Norddeutscher Lloyd ", linea Napoli-New York (deliberazione 21 febbraio 1904), lire 200.

Piroscafo *Orellana* della " Pacific Steam Navigation Company ", linea Genova-Plata (deliberazione 3 marzo 1904), lire 180.

Piroscafo *Columbia* dell' " Hamburg Amerika Linie ", linea Italia-New York (deliberazione 27 marzo 1094), lire 200.

Piroscafo *Re Umberto* della " Ligure Brasiliana ", linea Genova-Plata (deliberazione 27 marzo 1904), lire 170.

Piroscafo *Il Piemonte* del vettore " Giuseppe Fornari ", linea Napoli-New York (deliberazione 6 aprile 1904), lire 170.

4. — Istruzioni varie ai medici e commissari imbarcati in servizio di emigrazione.

A. — **Circolare n. 95, del Commissariato dell'emigrazione, in data 22 febbraio 1904, agli ufficiali della regia marina imbarcati in servizio di emigrazione, relativamente alle spese per lo sbarco degli emigranti.**

Non pochi ufficiali della regia marina, imbarcati in servizio di emigrazione, hanno, anche di recente, lamentato nelle loro relazioni:

a) che nei porti americani, specialmente a Santos e Rio de Janeiro, gli emigranti debbano sottostare ad una spesa per lo sbarco, *senza che vi sia una disposizione* che obblighi il vettore a sopportare la detta spesa;

b) che nei viaggi di ritorno i piroscafi, approdando a Napoli, non siano fatti accostar sempre alla calata, per modo che gli emigranti di ritorno sono obbligati alla spesa dello sbarco.

Per quanto riguarda il primo punto, si fa notare che secondo l'articolo 75 del regolamento, modificato col regio decreto 11 dicembre 1902, n. 540, il biglietto d'imbarco dà diritto all'emigrante di essere messo a terra, col proprio bagaglio, nel porto di destinazione a spese del vettore.

Una Compagnia alla quale fu chiesto conto del fatto lamentato ha creduto giustificarsi adducendo che spesso gli emigranti, per l'impazienza di lasciare il piroscafo, si valgono dei battellieri comuni senza attendere la barca o il vaporino dell'Agenzia che li sbarcherebbe gratis.

Non potendosi supporre che gli emigranti si sottopongano volontariamente ad una spesa non lieve, si raccomanda ai signori Commissari di avvertire gli emigranti del diritto che loro spetta.

Quanto al secondo punto, nessuna disposizione di legge obbliga i vettori a sottostare alla spesa di sbarco dei passeggieri di ritorno nei porti nazionali. Per ciò che riguarda l'accostare alle banchine e la entità della tariffa di sbarco in Napoli, il Ministero della marina ha constatato che per ora non è possibile variare lo stato delle cose, sicchè ogni lagnanza in proposito sarebbe superflua.

B. — **Circolare N. 96, del Commissariato dell'emigrazione, in data 12 marzo 1904, ai medici e commissari imbarcati in servizio di emigrazione, circa le tariffe dei generi alimentari e delle bevande vendibili a bordo agli emigranti.**

Molti vettori di emigrazione, valendosi della facoltà concessa dall'art. 160 del regolamento sull'emigrazione, hanno presentato all'approvazione del Commissariato le tabelle dei generi alimentari e delle bevande che intenderebbero di far vendere a bordo agli emigranti, e gli ispettori dell'emigrazione di Genova e di Napoli ne hanno approvato i prezzi. Non hanno creduto di loro convenienza usufruire di

tale facoltà i vettori *G. Fornari*, *Norddeutscher Lloyd*, *Società Anglo-Italiana* e *Cunard Line*.

Il sottoscritto prega ora i signori commissari imbarcati in servizio d'emigrazione, di vigilare su questo ramo di servizio, attenendosi alle seguenti istruzioni:

1° Si deve curare che la tabella, ai termini dell'articolo 160, n. 8 sopracitato, sia tenuta a bordo in luogo visibile, e sia munita del visto e del bollo di uno dei detti ispettorati.

2° Nel regolamento interno, che, ai sensi del precedente articolo 159, deve essere formato d'accordo col capitano, il commissario tenga presente che sia organizzato il servizio di vendita, per quanto riguarda il personale incaricato, le ore della vendita, ecc.

3° Esercitare un'attiva sorveglianza allo scopo d'impedire che vengano distribuiti dei generi avariati, portando specialmente l'attenzione sulle scatole di tonno, di salmone, ecc.

4° Vigilare che i generi siano venduti al prezzo ed alle condizioni della tariffa, e che tanto sui piroscafi dei vettori autorizzati alla vendita, quanto, specialmente, sui piroscafi dei vettori non autorizzati, sia impedita la vendita clandestina di qualsiasi genere.

5° Tener presente che l'approvazione della tariffa dà facoltà ai vettori di vendere i generi descritti nella tabella, ma non li obbliga a mettere a disposizione degli emigranti tutti i generi stessi.

6° Avere per norma che la vendita dei generi autorizzati dal Commissariato (salvo il caso degli alcoolici, di cui tratta il paragrafo seguente) devesi permettere in massima senza restrizioni, a meno che circostanze eccezionali e giustificate non inducessero il commissario a valersi della facoltà attribuitagli dall'ultimo capoverso dell'articolo 160 ed a richiedere al capitano il provvedimento della sospensione della vendita.

7° Per quanto riguarda le bevande spiritose, compreso il vino, che, giusta il n. 23 dell'articolo 160, non possono vendersi senza il consenso del commissario, tener presente di non usare di tale facoltà restrittiva se non per fondati motivi e procedendo possibilmente per gradi, cioè:

a) restringere il tempo in cui è permessa la distribuzione;

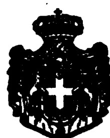
b) proibire la vendita di quelle bevande che avessero dato luogo ad inconvenienti;

c) sospendere la vendita in genere per qualche tempo;

d) vietarla definitivamente.

Confido che i signori ufficiali in servizio di emigrazione vorranno seguire queste istruzioni con la dovuta diligenza, e li prego di annotare nelle loro relazioni i provvedimenti restrittivi che avranno adottati ed i motivi che li avranno determinati.

INDICE



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL' EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL' EMIGRAZIONE

Anno 1904. **N. 5.**

SOMMARIO.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

—

1904

LO STATO INDIPENDENTE DEL CONGO

Con decreto di S. E. il Ministro degli affari esteri, in data 21 maggio 1903, il dottor Edoardo Baccari, medico di 1ª classe nella R. Marina, fu incaricato di una missione temporanea nello Stato Indipendente del Congo, per studiare i terreni indicati da quel Governo nelle regioni prossime al lago Tanganika, nell'intento di stabilire se siano adatti ad una colonizzazione per mezzo di agricoltori italiani.

Diamo per estratto alcune lettere scritte dal dottor Baccari al Commissariato dell'emigrazione, avvertendo che altre notizie di carattere generale sopra il medesimo Stato del Congo furono pubblicate nel n. 14 *del Bollettino dell'emigrazione* (*anno* 1903).

A bordo del "Philippeville", 15 giugno 1903.

Il giorno 9 corrente ebbi una lunga intervista a Bruxelles col signor Liebrechts, Segretario generale del Dipartimento dell'interno dello Stato Indipendente del Congo, il quale mi indicò con qualche esattezza la zona che dovrò visitare, e che dovrà formare oggetto delle mie indagini, e la via da percorrere per arrivarvi.

Questa via, nelle grandi linee, è la seguente: Boma, Matadi, Léopoldville, attraverso la regione marittima. Si passa quindi nel distrettó di Stanley-Pool, e, sempre risalendo il Congo, in quello dell'Eqnatore, fino al lago Tumba. Si rimonta in seguito il tratto del Congo che attraversa il distretto dei Bangala, dirigendosi quasi direttamente da ovest ad est. A Malema si entra nella zona degli Aruwimi, nella quale il Congo ripiega verso il sud, e si va a Stanley Falls, nel distretto di questo nome. Sempre per via fluviale, si ripassa a Ugumbi l'Equatore e si prosegue quasi direttamente da nord a sud fino a Nyangwè, dove, cambiando rotta, bisognerà dirigersi da ovest ad est fino a Kassongo. Questo tratto si compie per carovana, col quale mezzo si prosegue per Kabambarrè. Da questo punto potrò inoltrarmi verso le sponde del lago Tanganika, dirigendomi a Mtowa o a Baraka. In uno di questi punti stabilirò una stazione centrale di rifornimento, di deposito e di studio. Dal centro

prescelto, in parte risalendo per via di terra le sponde del lago, in parte rimontando questo mediante imbarcazioni, farò altre tappe principali a Kibanga e ad Uvira. Proseguirò verso il nord, e, costeggiando il Rusizi, vedrò la sponda occidentale del lago Kivu.

In complesso, la regione che formerà oggetto dei miei studi è quella, nel distretto di Stanley Falls, che costeggia il lato occidentale del lago Tanganika, del lago Kivu e del fiume Rusizi, e che li riunisce, attraversando la zona interposta. Tutta questa regione è compresa tra 1° e 6° di latitudine sud e 28° e 30° di longitudine orientale (meridiano di Greenwich).

Speciali ordini sono già stati diramati nello Stato Indipendente del Congo perchè tutti i funzionari si adoperino per facilitare la mia missione e fornirmi i mezzi ed il personale che saranno volta per volta necessari.

Il signor Liebrechts mi disse il giorno 7, e mi ha ripetuto poi, che S. M. il Re Leopoldo si era espresso in termini molto lusinghieri per me, e lo aveva incaricato di farsi interprete presso di me del suo compiacimento e della speranza che nutre che io possa riportare dalle contrade visitate favorevole impressione.

Partii da Bruxelles il mattino dell' 11 corrente e lasciai Anversa alle ore 12 dello stesso giorno col « Philippeville ».

Boma, 9 luglio 1903.

Giunsi a Boma il 1° luglio, alle ore 13. Il Segretario generale dello Stato, signor van Damme, mi portò a bordo il saluto del Governatore, signor Félix Fuchs.

Molto notata, sulla gettata dalla quale, assieme al Governatore, assistei nel pomerigio alle regate, una bandiera italiana che, a detta di Italiani da più anni residenti nel Congo, veniva inalberata per la prima volta in tale circostanza.

Il 3 luglio fui ricevuto dal Governatore. Lo ringraziai dell'accoglienza fattami; mi disse che col più grande piacere compiva il dovere di dimostrare a me, inviato dal Governo italiano, i sentimenti di simpatia che lo Stato del Congo nutre per il nostro paese.

Uscendo dal Governatore, feci visita ai capiservizio ed alle autorità colle quali dovrò avere contatto.

Il 4 luglio ricevei la visita del capitano Stamane e del dottor Richir, entrambi belgi. Hanno soggiornato lungamente nelle zone che io dovrò visitare, ed il Governatore li ha inviati a me perchè mi forniscano indicazioni e schiarimenti. Il capitano Stamane è entusiasta della regione Rusizi-Kivu, che dice montuosa, ricca di acque eccellenti, con clima piuttosto asciutto e sa-

lubre. Vi abbonda il bestiame indigeno e vi sono stati già coltivati con successo, ma naturalmente solo in piccole proporzioni, il frumento, il mais, il sorgo, le patate ed i legumi europei.

Il dottor Richir dichiara che la zona è salubre. In generale, il paese è immune da malaria. Dice che i casi di paludismo, che vi si osservano, riguardano infezioni contratte durante il lungo e faticoso viaggio. Non esiste nessuna malattia specialmente dominante. La trichinosi e la tenia sono comuni, a causa dell'abitudine, diffusa anche tra i bianchi, di mangiare carni poco cotte.

Per mezzo del Segretario generale, il Governatore mi fece sapere, tre giorni or sono, che non sarei potuto partire il 9 da Boma e, quindi, il 13 da Léopoldville per Stanleyville, non essendo sufficiente il tempo che rimane a preparare tutto quanto occorre per la mia missione.

Siccome i vapori che rimontano il fiume non partono da Léopoldville che ogni tre settimane, dovrò attendere quello del 3 agosto. Dividerò il tempo della mia sosta in due parti, impiegando la prima in una visita accurata degli istituti dello Stato e delle case di commercio di Boma, ed in una gita nel Majombe, dove vedrò le coltivazioni di caffè, di cacao, degli alberi da caucciù, ed il loro sfruttamento. Utilizzerò il secondo periodo a Léopoldville, dove conto di restare dal 23 c. m. al 3 agosto, per visitare quel gabinetto di batteriologia. È questo il più importante istituto scientifico dello Stato, e mi preme rendermi conto dei lavori che vi si compiono, dei risultati ottenuti, dei mezzi di ricerca che l'esperienza ha dimostrato i più adatti in questi paesi. Oltre che nei vari preparativi, impiego pure il mio tempo nello studio delle numerose pubblicazioni relative al Congo, che sono state messe a mia disposizione.

Stamane ho avuto un lungo colloquio con il dottor Vourloud, capo del servizio sanitario dello Stato, intrattenendoci sull'igiene e la patologia di queste regioni, e specialmente di quelle che più direttamente ci interessano.

Utili informazioni ho avute anche dal comandante di 1ª classe Sillye, che ritorna óra dalle provincie orientali e che ho potuto avvicinare. Esse non differiscono gran che da quelle che ho già riferite per ciò che riguarda il clima e la natura del suolo. Mi ha detto che le popolazioni di quelle regioni sono scarse, poco conosciute e spesso allo stato selvaggio. Alcune zone sono del tutto inesplorate. Domani mi metterò d'accordo col comandante Seghers, capo della forza pubblica, per una gita di alcuni giorni nel Majombe.

Boma, 19 luglio 1903.

Il giorno 11 c. m., accompagnato dal comandante della forza pubblica, signor Seghers, assistei dapprima alle esercitazioni della truppa, e visitai quindi la *Colonie Scolaire*, istituto fondato dai religiosi dell'Ordine di Scheut, ma che attualmente è mantenuto a spese dello Stato. Nella *Colonie* sono raccolti circa 300 fanciulli orfani od abbandonati, e vengono istruiti nella lettura, scrittura, ecc. dai padri, nelle esercitazioni militari da un sott'ufficiale, agli ordini di un ufficiale, e nei vari mestieri da abili capimastri. Tutti sono obbligati a restare al servizio dello Stato fino all'età di anni 25.

Nella sera dello stesso giorno conferii lungamente col signor François, direttore generale dell'agricoltura. Egli crede che i nostri coloni debbano anzitutto dedicarsi all'allevamento del bestiame bovino. Nel Kivu esistono numerose mandre allo stato semiselvaggio, che forniscono carni mediocri e pochissimo latte. Bisognerà tentare di migliorare, con opportuni incroci, queste razze, sviluppando in esse le qualità deficienti. Accanto ai pascoli naturali, si potranno creare prati artificiali, la cui rigogliosità è assicurata dalla estrema fertilità della *brousse*, ancora vergine.

Simultaneamente converrà sviluppare e migliorare la coltivazione del riso, che già gli Arabi ottengono ivi da molto tempo; questa derrata avrebbe altresì il vantaggio di trovare un pronto e sicuro smercio sui mercati locali. Provveduto all'impiego rimunerativo dei coloni, questi potrebbero, con maggior agio e confidenza, attendere a quelle altre colture alle quali fossero abili e che la natura del paese permette. Questa, che ho riferito senza commenti, è l'opinione del signor François, il quale non si attende molto dalla coltivazione del tabacco. Un tentativo in questo senso, per opera di coloni cubani, dette risultati molto meschini.

A proposito delle colture che lo Stato fa per proprio conto, il sig. François dice che le maggiori speranze sono riposte nel caucciù.

Nei primi tempi della sua esistenza, lo Stato sfruttò largamente l'avorio accumulatosi nei secoli. Attualmente queste riserve sono esaurite, e l'avorio vivo, quello cioè fornito dalla caccia all'elefante, è molto scarso. L'avorio è inoltre un articolo di lusso, che viene oggidì sostituito, in moltissime delle sue applicazioni, da prodotti industriali di prezzo infinitamente più basso. Base e nucleo della ricchezza del Congo è ora il caucciù. Una serie di combinazioni fortunate ha reso preziosa per lo Stato questa sostanza. Le foreste hanno fornito a tonnellate il caucciù, proprio nel momento nel quale esso, per la molteplicità delle sue applicazioni, è ricercatissimo. Per garantirsi dall'esaurimento delle piante produttrici, lo Stato le fa ripiantare a milioni ed ha inoltre disciplinati e resi razionali i metodi di estrazione.

Dovendo prevedere il caso che queste piantagioni non diano i risultati previsti, e quello più probabile che il caucciù venga alla sua volta sostituito, specie nel suo impiego, sotto forma indurita, da prodotti industriali più a buon mercato, lo Stato cerca di moltiplicare le sue risorse agricole mediante il caffè e, più ancora, il cacao, e molto si attende dal sottosuolo.

Il signor François crede che troverebbero impiego nello Stato abili capimastri italiani, capaci di dirigere i lavori stradali.

Il giorno 13 mi recai a Lukì, per visitarvi quel campo di istruzione e le importanti piantagioni di cacao e di caucciù. La stazione di Lukì è sulla linea ferroviaria del Majombe, a 31 chilometri da Boma. La linea si inoltra nel Majombe fino a Lukula, che prende nome dal fiume omonimo, affluente del Chiloango; raggiunge uno sviluppo complessivo di 80 chilometri e sarà presto proseguita. Costruita con l'idea di sfruttare il legname della foresta che essa attraversa, è ora passiva; si spera che lo sviluppo delle coltivazioni nascenti possa renderla rimunerativa per la Società proprietaria.

Il giorno 15 andai a Lukula e tornai a Boma il 16.

Il campo di istruzione è molto bello e funziona mirabilmente; vengono ivi inviati i così detti *volontari*, che restano per 7 anni al servizio dello Stato.

Avendo a mia disposizione un tram, ne ho profittato per fermarmi ripetute volte lungo la linea, ed ho potuto così visitare accuratamente le piantagioni distribuite lungo la stessa, da Lukì a Lukula. Le più importanti sono quelle delle seguenti Società:

1° Société anonyme de Plantations coloniales « *la Lukì* »;

2° Compagnie sucrière Européenne et Coloniale.

La pianta del Teobrom Cacao vegeta benissimo, ed è oggetto di cure delicate. Un parassita animale, non bene definito, ne attacca il fusto; altri ne mangiano le foglie. Le piante di tre anni danno già frutto. Per l'estrazione del caucciù si è qui importata la *Castilloa elastica*, che dà la gomma più apprezzata. Fino a questo momento vegeta benissimo.

Grande rumore ha suscitato la scoperta di un minerale, che si è creduto ametista orientale. Ho voluto visitare la località, che si trova appunto sulla linea del Majombe, ed ho potuto constatare che si tratta di *druse* di cristalli di quarzo colorati in violetto e costituenti appunto ciò che dicesi l'ametista. Questa pietra ha perduto però ogni valore dopo la scoperta di colossali giacimenti nel Brasile; e, in ogni modo, è lungi dalla varietà violetta del corindone.

Maggiore studio meritano le arenarie carbonifere, che ho potuto ri-

scontrare in diversi punti, lungo la trincea ferroviaria. La natura e l'epoca del terreno e la configurazione geologica della regione permettono di concepire qualche speranza.

Il dottor Vourloud, capo del servizio sanitario, mi accompagnò, il giorno 17, in una visita al vecchio ospedale per gli indigeni ed a quello nuovo, attualmente in fine di costruzione. Comincerà a funzionare tra non molto. Assai interessanti tre casi di malattia del sonno, o letargia dei negri, a diversi periodi.

Léopoldville, 2 agosto 1903.

Partii da Boma, il 26 luglio, con il piroscafo *Albertville*. Il giorno precedente feci visita di congedo al Governatore generale, signor Fuchs, il quale mi disse che il Governo dello Stato Indipendente seguiva col maggiore interesse il mio viaggio. Mi ripetè che speciali ordini sono stati impartiti perchè si agevoli in ogni modo il mio compito.

Mi è stato dato, come ufficiale d'ordinanza, il sottotenente nella forza pubblica del Congo, signor Bourgeaux: un Belga, che è già stato nelle provincie orientali e che conosce la lingua di quelle regioni.

Partito alle 6 $^{1}/_{2}$ del 26 luglio da Boma, arrivai a Matadi alle 11 e fui ricevuto dal Commissario generale di quel distretto, comandante De Racte. Pernottai a bordo dell'*Albertville*, e partii l'indomani alle 7, in vettura speciale. Giunsi a Tumba alle 15 del 27, ricevuto ed ospitato dal Commissario del distretto, signor Delay. Ripartii il 28 per Léopoldville e vi giunsi alle 16 $^{1}/_{2}$, essendo partito alle 7. 30. Mi attendeva alla stazione il signor comandante Desteur, direttore generale del distretto di Stanley-Pool, e fui alloggiato nella palazzina dell'ispettore di Stato.

Il 27, accompagnato dal comandante del porto, signor Jessen, e dal dottor Carré, a bordo del battello *Le roi des Belges* messo a mia disposizione, mi recai nel Congo francese, a Brazzaville. Visitai quivi una casa di commercio e le macchine per l'estrazione del caucciù dalle erbe. Potei rendermi conto della grande differenza che passa tra il Congo francese e lo Stato Indipendente, dove regna la più febbrile e proficua attività.

Con lo stesso battello, il giorno 30 luglio mi recai nel mattino a Kinshasa, dove visitai la sede dell'importante Società belga, la *Citas* (*Compagnie industrielle et de transports au Stanley-Pool*), diretta dal signor Vitta, un Italiano molto stimato. Vidi quindi accuratamente l'*Union à café* dello Stato, diretta da un Inglese, il signor Malet. È identica a quella che ho già avuto occasione di vedere a Colombo (Ceylan). Tutto il caffè, tipo *Iberica* ed *Arabica*, dello Stato viene qui portato e preparato. La produzione annua è di circa 1000 tonnellate.

Ho visitato, con la necessaria diligenza, il gabinetto di batteriologia di Léopoldville, diretto dal dottor Broden, un Belga che ha fatto i suoi studi sulla malaria a Roma.

Il 31 tornai a Kinshasa. Ho impiegato la giornata di ieri in una lunga gita con il direttore generale, signor Desteur, sul Pool, rasentando, nell'andare, la sponda francese e, al ritorno, quella dello Stato.

Parto nuovamente domattina, alle ore 7 1/2, col battello fluviale, il *Brabant*, per Stanleyville.

A bordo del *Brabant* — Lukolela — 1° latitudine sud
11 agosto 1903.

Il 3 agosto, partii da Léopoldville, alle 7 1/2, col vapore fluviale il *Brabant*. Sono a bordo 24 passeggieri bianchi, tra i quali quattro ufficiali italiani.

Questi battelli non navigano che di giorno; si arrestano inoltre spesso per fornirsi di legna, con le quali alimentano i forni. Si cammina in genere 12 ore al giorno. L'itinerario e le tappe successive sono regolarmente registrate nel mio giornale di viaggio.

Prima di lasciare Léopoldville, avevo saputo che avrei incontrato sul fiume l'ispettore di Stato signor Costermans, inviato dal Sovrano, come Reale Commissario, al confine tedesco per delimitare, d'accordo con le autorità germaniche, quella frontiera, che è contestata. Avendo il signor Costermans attraversata la regione del Kivu, pensai di poter avere da lui utili informazioni e chiesi perciò l'autorizzazione di poterlo fermare per parlargli. Incontrai infatti, alle 10 1/2 del 6 agosto, il signor Costermans sul battello *Président Despret*. Mi disse che, a suo parere, la regione del Kivu, più che qualunque altra dello Stato Indipendente si presta ad una colonizzazione europea. Vantò la fertilità di quel terreno e la relativa salubrità del clima. Disse al mio ufficiale di ordinanza di farsi dare, in suo nome, dal capitano Verloet, che proseguiva sull'*Hainaut*, l'itinerario esatto da lui tracciato da Ponthierville a Kassongo e da Kassongo a Uvira. Questo itinerario mi sarà prezioso, essendo le carte incomplete ed inesatte e spesso errate e false le notizie che gli indigeni forniscono. Mi disse essere preferibile che si cominci la terza parte del mio viaggio dopo Kassongo, da Uvira, e quindi dal Kivu, piuttosto che dal Tanganika, come mi aveva consigliato a Bruxelles il signor Liebrechts.

Così facendo, a suo giudizio, utilizzerei meglio le condizioni del clima nelle diverse stagioni, relativamente alle due regioni. Mi confermò le notizie datemi a Boma dal Governatore, circa la morìa del bestiame.

Incontrammo l'*Hainaut* l'8 agosto. Il capitano Verloet, avvertito telegraficamente dal signor Costermans (il telegrafo funziona regolarmente tra Boma, Léopoldville, Coquilhatville e stazioni intermedie), venne a bordo assieme al dott. Bellis, che discende anche egli dalle provincie orientali. Mi portò l'itinerario. Entrambi mi confermarono le notizie fornitemi dal signor Costermans.

Il giorno 7 agosto profittai di una fermata per far legna a Mopolenge, per visitare la Missione protestante inglese ivi stabilita, la quale è la sede centrale, nel Congo, di tale confessione religiosa.

Mi ricevette il vescovo, reverendo Greenfell, che risiede nel Congo da 25 anni, e che è molto conosciuto nel mondo scientifico per una serie di pubblicazioni astronomiche, geografiche ed idrografiche. La grande carta del fiume, da lui tracciata, è considerata come la più perfetta. La Missione possiede scuole letterarie e di arti e mestieri, una legatoria, una stamperia, un ospedale per gli indigeni, ecc. Possiede inoltre due battelli a vapore, per comunicare con le altre sedi stabilite lungo il fiume e con Léopoldville.

Il reverendo Greenfell mi riaccompagnò a bordo, e promise di inviarmi copia dei suoi lavori.

Il capoposto di Mopolenge è il signor Fornaciari, di Modena, e quello di Yumbi il signor Daprà, di Belluno. Questi comanda il campo d'istruzione di Yumbi, con circa 600 reclute.

Alle 16 di oggi siamo arrivati ad Irebu, dove è il 3° campo d'istruzione. È un posto magnifico. Il comandante, signor Jauniause, è venuto a visitarmi a bordo. Gli succederà tra breve nel comando il capitano comandante Amendolagine, da Bitonto.

Arriveremo dopo domani a Coquilhatville (equatore), spero in tempo per far partire, col primo corriere, questa lettera.

Invierò altre notizie da Stanleyville.

A bordo del *Brabant*, 19 agosto 1903.

Il viaggio sul fiume continua regolarmente. È un succedersi, quasi panoramico, di regioni, di villaggi, interessanti per la natura del paese, per i costumi dei vari tipi indigeni e per il lavoro compiuto dallo Stato.

Notevole è il fatto che, a misura che si risale il corso del fiume e ci si inoltra nell'alto Congo, mentre diventano sempre più primitive le abitudini dei nativi, si fanno di mano in mano più belle e più complete le installazioni dello Stato. Le ragioni di ciò sono complesse, ma possono ridursi ad alcune, che le altre riassumono e comprendono:

1° maggior ricchezza naturale del paese, in prodotti preziosi per l'Europeo ed inutili per l'indigeno;

2° facoltà maggiori di procurarsi la mano d'opera, con compensi minimi;

3° quasi assoluta indipendenza, e sempre grande libertà di iniziativa, di cui hanno disposto e dispongono i capi di questa regione.

Le stesse condizioni igieniche di queste regioni tropicali, già tanto sfavorevoli all'Europeo, sono divenute sufficientemente buone, più che per virtù e merito della organizzazione straniera, per la bontà delle abitudini, per la ricchezza della alimentazione e per i molti agi e mezzi di protezione dei quali si può circondarsi. Esse diventeranno sempre migliori, quando i bianchi si saranno convinti che qui più che altrove è necessario condurre vita metodica e regolare e non esporsi con leggerezza alle influenze nocive meteorologiche e climatiche, e si asterranno dagli abusi e dagli eccessi, ai quali ancora troppo facilmente si abbandonano.

Alle 14 $^1/_2$ del giorno 11 passammo innanzi alla foce dell'Ubangi, che segna il confine lungo il fiume, tra le possessioni francesi e quelle dello Stato Indipendente.

Il 13 agosto, alle ore 8 del mattino, passammo la linea equatoriale, che è segnata sulla sponda sinistra del fiume da un pilastrino in muratura.

Alle 9 $^1/_4$ fummo a Coquilhatville, capoluogo del distretto dell'Equatore. Mi ricevette il comandante, signor Stewens, assieme al dottor Mordiglia, da Rocca Grimalda (Alessandria), ed al giudice Bosco, da Napoli.

Attenendosi alle istruzioni ricevute, il capitano diresse quindi il *Brabant* per Eala, sulla sponda sinistra del fiume Ruki, affluente del Congo. Questa fermata fu aggiunta all'itinerario perchè io avessi potuto visitare il giardino botanico, impiantato ivi da tre anni e già in via di sviluppo.

Mi accolse ed accompagnò nella visita il direttore interinale, sig. Laurent, in assenza del titolare signor Pynaert. In questo giardino, che si mantiene in relazione con quelli simili di Singapore, Colombo, ecc., si tenta la coltivazione e si procura l'acclimatazione di piante tropicali esotiche di alto rendimento, e si trapiantano, cercando di coltivarle razionalmente, le piante indigene ricchissime, come le liane a caucciù, ecc. Si distillano anche le erbe e le piante capaci di fornire essenze utilizzabili nella medicina o nell'industria. Si fa inoltre un esteso allevamento di bestiame bovino e si tenta quello dei cavalli. Visitai minutamente tutto il vasto giardino, cercando di rendermi conto dei vari metodi di colture e di allevamento. Una giornata, in complesso, spesa molto utilmente.

Il giorno 16 agosto, alle 8. 10 del mattino, arrivammo a Nouvelle-Anvers, una delle più belle stazioni nell'alto Congo, fondata circa 23 anni or sono. È il capoluogo del distretto dei Bangala.

Venne a salutarmi a bordo e mi accompagnò alla stazione il Commissario generale, comandante Mardalier.

Anche quivi si tenta l'allevamento dei bovini, con mediocre risultato.

Nei giorni 17 e 19 ho visto, rispettivamente a Mobeka lo scalo della S. C. A. (*Société Commerciale Anversoise*), ed a Lie quello della S. A. B. (*Société Anonyme Belge*). La prima, come tutte quelle nelle quali è cointeressato lo Stato, prospera ed assicura lauti dividendi agli azionisti; la seconda, autonoma, è passiva e si avvia alla liquidazione. Constatazione questa che si presta a considerazioni non prive d'importanza, nel momento presente.

Profittando della presenza, a bordo, del signor Jadont, controllore forestale, imbarcato a Coquilhatville, ho potuto ottenere preziose informazioni sull'agricoltura in questa provincia ed in quelle orientali.

Stanleyville, 5 settembre 1903

Arrivai a Bumba il 20 agosto, e sbarcai dal *Brabant*. Rimasi lì dal 21 al 24, ospitato dal capoposto, signor tenente Valentino Meregaglia da Torino (15° fanteria). Durante questo soggiorno, ho avuto opportunità di vedere ammalati gravi e casi importanti dal punto di vista scientifico, e prestare loro dei soccorsi. Ho ivi conosciuto i tenenti, signori Mercire e Von Hockausen, che tornano in Europa, dopo aver fatto parte della Missione geografica, diretta dal comandante Dostien, per la delimitazione della frontiera tra lo Stato Indipendente e le possessioni tedesche, nel territorio contestato.

Partito da Bumba il 24, con la *Délivrance n.* 677, messa a mia disposizione, sono arrivato a Stanleyville il 29, alle 14.40. Il 26 toccai Basoko, capoluogo del distretto dell'Aruwimi, e ricevei la visita del Commissario generale, signor Van Wert. Mi fermai più lungamente a Romée il giorno 28, per visitare quelle coltivazioni razionali, e gli importanti allevamenti di bestiame.

A Stanleyville sono stato ricevuto dal Commissario generale del distretto della provincia orientale, signor comandante De Meulemeester e dal comandante della zona di Stanley Falls, signor Federspiel (svizzero). Il signor De Meulemeester mi disse che non potrò partire prima di una diecina di giorni, al più presto, per potere organizzare la spedizione. Due muli sono stati già inviati verso Kassongo, per il passaggio dei tratti più paludosi, e si lavora adesso all'allestimento delle piroghe, alla formazione ed all'approvvigionamento di una scorta, ecc. Il numero dei soldati che la comporranno non è stato ancora deciso; essa sarà per ora limitata, e si penserà a rinforzarla dopo Kabambarré. Il clima comincia ad essere ostile, a causa della stagione delle piogge, che è arrivata con notevole anticipazione. Ho visitato in questi giorni le cascate del fiume Tshopo, il villaggio arabo di Bwana-Hanradi, i

lavori per la costruzione della nuova ferrovia tra Stanleyville e Ponthierville, e la Missione cattolica di Saint-Gabriel.

Ho ancora una volta verificato l'esattezza dei miei strumenti, la cui conservazione è difficilissima, a causa dell'umidità, dalla quale niente si salva quaggiù. Essi sono, naturalmente, oggetto di cure quotidiane.

Ponthierville, 15 settembre 1903.

Partii da Stanleyville il 10 corrente, e sono arrivato stamane a Ponthierville. Ricevei, il giorno 5, la visita degli ingegneri, signori Gottardi, di Padova e Pollini, di Pavia, impiegati nella costruzione della ferrovia ai Grandi Laghi; la quale si spera possa raggiungere Ponthierville tra un paio d'anni.

Sono venuto fin qui da Stanleyville, in una grande piroga, scavata in un tronco d'*acajou*. Mi ha accompagnato il capoposto indigeno di Bakanga, Katanga, ed ho avuto una scorta di 10 uomini ed un sergente armati, di Albini. I bagagli mi hanno seguito in cinque altre piroghe. La mia era fornita di 45 *pagayeurs* (vogatori). Si pernotta lungo il fiume in abitazioni costruite di rami di albero e fango, che sono un ricovero appena sufficiente contro gli uragani frequentissimi in questa stagione. Si riparte l'indomani tra le 6 e mezza e le 7.

A Bakanga, presso Stanleyville, a Wegna-Luculà, a Kisui e presso Ponthierville si trovano rapide fortissime, le quali obbligano a sbarcare ed a scaricare le piroghe, che vengono portate a braccia verso le rapide stesse. Si percorrono così a piedi tratti più o meno estesi, lungo i quali i bagagli vengono portati a spalla dalle donne. Sono stato qui ricevuto ed ospitato dal capozona, comandante Verhaeghe. Trovasi qui il tenente signor Pagni, di Firenze, già tenente negli alpini.

Come a Stanleyville, sulla bella palazzina in mattoni che mi è stata destinata sventola la bandiera d'Italia, accanto a quella dello Stato. È la prima volta che queste regioni vedono i colori del nostro paese.

19 settembre. A bordo del " Baron Dhanis ".

Lasciai Ponthierville alle 8. 35 del 17 corrente mese, a bordo del piccolo battello a vapore « Baron Dhanis ». Per gravi avarie, questo battello è stato inoperoso parecchio tempo, ma si è ora riusciti ad aggiustarlo alla meglio. È sperabile che sia capace di arrivare fino a Lokandu; si impiegano così per questa traversata quattro giorni, mentre ne occorrono nove per farla in piroga. Si pernotta ugualmente a terra, non essendovi posto a bordo.

Mentre si lavora attivamente a costruire la ferrovia che dovrà allacciare

Stanleyville con Ponthierville, il tenente del Genio belga, signor Van der Maesen, che ho incontrato stamani a Lowa, studia il Congo, tra Ponthierville e Lokandu, per determinare esattamente la posizione delle rocce che ne gremiscono il fondo e farle saltare con la dinamite. Si vuole così rendere questo tratto del fiume navigabile per battelli di maggiore portata del « Baron Dhanis ».

Lokandu, 6 ottobre 1903.

Approfitto di un corriere speciale, per scrivere. Domani, giovedì 8, partirò da Lokandu. Devo però lasciare qui il signor Bourgeaux, che è ammalato e che, anche quando fosse senza febbre, tra qualche giorno, avrà bisogno di una convalescenza lunghissima. Ho scritto a Stanleyville al Commissario generale delle provincie orientali perchè, almeno dopo Kassongo, provveda a sostituire presso di me il signor Bourgeaux con un altro agente. Fino a Kassongo mi restano ancora circa altri 12 giorni di piroga, e sebbene non abbia imparato che qualche parola della lingua di queste regioni, cercherò di cavarmi d'imbarazzo da me stesso. Prima di lasciare Kassongo e di cominciare il cammino a piedi per carovana, scriverò ancora.

Nsendwe (Manyema), 10 ottobre 1903.

Profitto del corriere regolare, che riunisce la posta dell'alto Congo, per mandare mie notizie; tanto più che, salvo occasioni imprevedibili, non potrò scrivere di nuovo che tra un mese circa.

Il viaggio si compie regolarmente; le acque bassissime obbligano spesso a lasciare le piroghe, ed a far dei tratti a piedi. Sono arrivato a Nsendwe stamane a mezzogiorno, essendo partito da Kitenghe alle 6. 30. Le piroghe ed i *pagayeurs* che mi hanno portato qui da Lokandu, devono tornare indietro, sicchè devo organizzare un nuovo convoglio. Prevedo perciò che difficilmente potrò ripartire prima di dopo domani mattina. Ho avuto la compagnia fin qui di un sott'ufficiale belga, disgraziatamente nuovo anche egli di queste regioni; mi è stato tuttavia di molto aiuto e mi dispiace che debba arrestarsi a Nsendwe. Spero di poter continuare ad avanzare rapidamente e di raggiungere tra breve il Kivu.

Kassongo, 4 novembre 1903.

Il 2 partii da Nsendwe ed arrivai il 2 novembre a Kassongo, guadagnando un giorno sugli ordinari itinerari, grazie al forte numero di vogatori. A Kassongo dovrò fermarmi qualche giorno per organizzare la caro-

vana, che sarà numerosissima, rendendo la stagione delle grandi piogge estremamente difficile il trasporto. Le piogge mi obbligano pure a modificare l'itinerario che prima mi ero tracciato, e che mi era stato consigliato a Bruxelles.

Gran parte della vasta zona che va da Kabambarrè al Tanganika, verso Mtowa, e che io avrei dovuto percorrere, per risalire quindi il Tanganika stesso e dirigermi verso il Kivu, è ora trasformata in una immensa palude, nella quale non è prudente avventurarsi nemmeno sulle mule, e conviene meglio avanzare con l'acqua spesso fino alla cintola. Tutto bene studiato e calcolato, è più opportuno andare, ora, da Kassongo a Kabambarrè, direttamente da ovest ad est; raggiungere il Tanganika a Kalembelembe, sul 29° meridiano, e rasentando il gran lago, o rimontandone il tratto corrispondente con imbarcazioni, toccarne ad Uvira l'estremo limite nord ovest. Risalirò il Rusizi e mi dirigerò in fine per il Kivu. Trattenendomi quivi il tempo che sarà necessario, riguadagnerò il Tanganika ad Uvira, percorrendo, al ritorno, la zona che non posso attraversare in questa stagione. Questo cambiamento di itinerario non modifica in nessun modo la durata del viaggio. Esso mi è stato suggerito dall'ispettore di Stato, signor Costermans, dai tenenti R. Mercier e Von Stockausen, e, più recentemente, dal comandante signor Van den Broech, che ho visto a Nsendwe il 15 ottobre, e che discende ora dalla regione del Tanganika, della quale è stato il capo. Il signor Van den Broech mi ha inoltre fornito, sulla regione che egli conosce perfettamente, informazioni simili a quelle già ricevute; in proposito mi ha detto di essere convinto che ivi molte zone si possano prestare ad una colonizzazione europea. Lo dimostrano le fiorenti installazioni dei Padri Bianchi.

Kassongo, 7 novembre 1903.

La mia partenza è decisa per lunedì 9 corrente. Stamane ho già fatto partire direttamente per Kabambarrè 72 carichi, del contenuto dei quali non avrò bisogno lungo la via. Essi sono debitamente scortati.

Tra Kassongo e Kabambarrè funziona regolarmente il telefono; ho quindi fatto preavvertire quel posto dell'invio di tali portatori e del mio arrivo, perchè tengano pronti altri 400 uomini per dare il cambio ai portatori stessi. Ho provveduto perchè i capi indigeni dei villaggi da attraversare siano avvertiti del passaggio della mia carovana e ne facilitino il vettovagliamento. Non manco di prendere tutte le precauzioni per assicurare l'avanzata rapida e sicura della mia gente e dei miei bagagli.

Con recente disposizione da me provocata, il Commissario generale della provincia orientale ha sostituito temporaneamente, presso di me, il si-

gnor sottotenente Baugenorse, che dovette discendere a Stanleyville per malattia, con un primo sottufficiale, certo signor Planche. Abituato a disporre da me ogni cosa ed a sorvegliare personalmente anche i più piccoli dettagli (e di ciò ho molto a lodarmi fino a questo momento), non sento il bisogno di altri bianchi. Il signor Planche conosce perfettamente la lingua del paese; e questo è vantaggio grandissimo.

Kabambarrè, 16 novembre 1903.

Partito da Kassongo il mattino del 9 corrente mese, sono arrivato stamane alle 10. 30 a Kabambarrè, capoluogo della zona del Manyema, la terza ed ultima delle provincie orientali.

Il viaggio, disagiato e faticoso, si è compiuto felicemente e senza incidenti notevoli. Sono arrivato con la mia carovana in perfetto ordine; non sono però ancora giunti tutti i portatori dei 72 colli, partiti da Kassongo il 7 novembre. Nei primi giorni, parecchi dei miei portatori hanno disertato; ho potuto però sostituirli con altrettanti uomini requisiti nei villaggi attraversati. Non ho avuto noie di sorta nel percorrere il territorio di alcune tribù che si sono recentemente ribellate allo Stato; del resto, avevo preso le mie precauzioni e non avevo niente a temere da esse.

Come si prevedeva, le vere difficoltà sono causate dall'acqua, sotto tutti i suoi aspetti; senza contare i due grandi fiumi Lulindi e Luama, che si traghettano abbastanza agevolmente mediante imbarcazioni, la via è di frequente attraversata da fiumi minori, da torrenti e dai cento corsi d'acqua e dalle paludi, che le piogge torrenziali hanno fatto pullulare. Parecchi di tali corsi d'acqua sono cavalcati da ponti in liane; molti altri ne sono privi, e bisogna guadarli. Qualche portatore e qualche cassa sono caduti nell'acqua; per fortuna senza conseguenze spiacevoli.

Nei numerosi villaggi sono stato accolto festosamente, con numerose e pittoresche manifestazioni di gioia.

Il numero dei miei uomini, e più ancora dei miei bagagli, convince questa gente che io sia un grandissimo personaggio: « Boula-Matadi Mukuba » il grande *rovesciatore di rocce*; nome che venne dato a Stanley, che spezzò quaggiù per il primo le rocce a furia di mine, e che viene ora attribuito alle grandi autorità dello Stato.

Si pernotta in case di fango, luride e meschinissime; riparo irrisorio contro l'acqua ed il vento che ogni giorno le battono furiosamente, e che vi entrano da ogni parte. Tuttavia, quando ho potuto, ne ho profittato invece della tenda, che ha l'inconveniente di dover essere piantata sul suolo umidissimo e di esigere troppo tempo per la rimozione e l'imballaggio. Questo ultimo non è piccolo inconveniente, poichè si è costretti a levarsi almeno

alle 4 1/2 per poter partire non più tardi delle 6. Ogni ritardo si sconta col percorrere, sotto i raggi ardentissimi del sole, un cammino che poteva esser fatto nelle ore umide e nebbiose, ma fresche, del mattino.

Partendo alle 6, si suole arrivare nei villaggi stabiliti come luoghi di tappa verso le 11 1/2-12; bisogna però camminare di buon passo, pur facendo conservare alle carovane la necessaria coesione.

Il giorno 11, arrivato alle ore 10. 45 al villaggio di Piani Kitetè, partii alle 15. 35, con buona scorta, per una escursione geologica verso il monte Kitendamo, che domina a nord il villaggio. L'ascensione è penosa, ma la vista che di lassù si gode vale bene la fatica che s'incontra. Un corso d'acqua, affluente del Luama, ha liberato del rivestimento di rocce sedimentarie l'ossatura granitica del monte, che si mostra di lontano come una macchia biancastra sul fondo verdeggiante. Con velocità fortissima, l'acqua balza di roccia in roccia, formando cascate e cascatelle; si allarga quindi, brillante lamina fluente, sulla estesa superficie inclinata di granito, per riunirsi a valle in un fiumicello, che corre placido tra le alte rive erbose. Esso trasporta grossi pezzi di quarzo, del qual minerale non ho visto però alcuna formazione importante. Sono le più antiche rocce plutoniche del periodo arcaico, che qui affiorano poderosamente.

Con la cambiata natura geologica del suolo è mutato altresì l'aspetto del paese. È un succedersi continuo di ampie ondulazioni che rendono il suolo molto accidentato e difficile a percorrere; esse sono coperte di erbe altissime e uniformi, ondeggianti al vento come messi nel mese di maggio. Una quantità grande di alberetti, disseminati con una certa regolarità su tale superficie, le dà l'apparenza come di un frutteto, ma non si tratta che di acacia spinosa, di mimosa, ecc.

Presso i villaggi esistono delle piantagioni di mais; esse sarebbero anche più belle, se invece di tre o quattro grani per ogni buca, gli indigeni non ne mettessero che uno solo. Vi è anche molto bel bestiame ovino importato dagli *Zanzibariti*, bene acclimatato e del quale si fa larga esportazione verso il medio Congo.

Tutti questi villaggi sono decimati dalla malattia del sonno: la terribile malattia della quale così poco si conosce e contro la quale si è inermi. Sconosciuta dapprima in queste regioni, in cui pare sia stata importata dal basso Congo, essa preoccupa queste popolazioni non meno che lo Stato.

La vegetazione arborea fitta ricomincia a *Piani Lusangeri* (15 novembre): stamane, prima di arrivare a Kabambarrè, abbiamo attraversato, per mezz'ora circa, il pieno della foresta, nella quale è stato tagliato un viale superbo per maestosa bellezza.

Fuori del paese sono venuti ad incontrarmi i comandanti di prima classe

signori Sund (danese) e Verdick (belga); questi sostituisce il primo, da oggi, nel comando della zona. Li accompagnavano il capitano Renier, da Venezia, tenente dell'86° fanteria, ed il signor Goors, capo del servizio dei trasporti, direttamente incaricato di fornirmi la nuova carovana. Gli uomini, infatti, che mi hanno seguito sin qui, ritornano ai loro villaggi. Anche la scorta dei soldati viene cambiata. Se i bagagli sono tutti arrivati e se la carovana sarà pronta, conto di ripartire giovedì 19.

Kabambarrè, 20 novembre.

I bagagli restati indietro non sono arrivati che parte ieri mattina, parte oggi. Senza nessuna cattiva intenzione, i portatori e la scorta, non avendo compreso che si trattava di cosa urgente, se ne venivano avanti comodamente; e sarebbero venuti chi sa quando, se non fossero stati raggiunti dai soldati mandati loro incontro. Malgrado ciò, per poco non è sfumata anche la partenza di domani. Un importante capo di parecchi villaggi, che si era impegnato di fornirmi per oggi 300 uomini, è venuto stamane a gettarsi ai miei piedi, implorando perdono ed aiuto, perchè gli uomini dei suoi villaggi, per sottrarsi al duro lavoro, erano tutti fuggiti nella foresta. Piuttosto che pensare a fare inseguire i fuggitivi, ho preferito far mandare ai villaggi adiacenti degli agenti europei, con soldati, in cerca di uomini. Ho avuto così il piacere, prima di mezzogiorno, di vedere assieme i miei 400 uomini e di far subito l'assegnazione dei bagagli. E così non dovrebbero esservi altre difficoltà, a meno che, una volta nella sodaglia o di nottetempo, tali uomini non disertino, cosa che è da attendersi. Ma tutto si *arrangerà*, anche in tal caso, in un modo qualunque; qui, per gente di iniziativa, le sole difficoltà serie sono le febbri e gli altri malanni.

Dal signor comandante Sund, che è partito il 18, e che ha diretto per più mesi questa zona, così prossima al Tanganika, non potei avere informazioni di sorta, essendogli quelle regioni del tutto sconosciute. Per ragioni uguali il nuovo comandante signor Verdick non seppe dirmi niente.

Ho ancora una volta controllato cogli istrumenti di precisione (barometro a mercurio, ipsometri, eliografo, barografo, termografo, ecc.), che al signor Verdick sono stati affidati dall'Osservatorio di Bruxelles, i miei istrumenti, notandone i piccoli errori. Ho rilevato alla bussola e tracciato l'itinerario da Kassongo a Kabambarrè. Conto di poter continuare sempre, fino al ritorno a Kassongo, tale utilissimo lavoro.

Pole-Lulonga — Territorio del Rusizi-Kivu, 3 dicembre.

Sin dal giorno 25 novembre, passato nuovamente il fiume Luama, che già attraversai il 13 dello stesso mese, sono entrato nel territorio del Rusizi-Kivu, e quindi nella parte nord della zona che si vorrebbe affidare alla colonizzazione italiana. Il Luama, che nasce nei pressi di Mtowa ad ovest del lago Tanganika, costituisce il confine est tra il detto territorio e la provincia orientale.

Da Kabambarré al Luama ho impiegato quattro giorni; i primi due attraversando un terreno molto accidentato, intersecato da fiumi, torrenti e burroni, gli altri percorrendo un suolo acquitrinoso, che prelude alla grande palude che ho poi incontrato al di là del Luama. I villaggi, nei quali si fa tappa, non offrono ricovero di sorta, ed ho dovuto quindi servirmi della tenda. Essi, inoltre, sono ostilissimi ai bianchi. A Piani-Lotango, il 22 novembre, quel capo si rifiutò di fornirmi i viveri per me e per la mia gente. Io lo feci prendere e mettere al sicuro assieme ai caporioni del paese; ebbi così viveri in abbondanza, che pagai largamente.

La voce del trattamento di rigore inflitto al capo di Piani-Lotango e, forse più ancora, quella del generoso compenso, mi hanno preceduto nei villaggi successivi, nei quali ho potuto rifornirmi di vettovaglie senza difficoltà.

Prima di arrivare al Luama, si attraversa la palude che resta sulla sua sinistra, mediante una diga in terra battuta, sostenuta da palizzata. Essa è alta dai 3 ai 5 metri e lunga metri 1385. La sua costruzione è stata diretta dal sottotenente (sottufficiale in Italia) signor Coltelacci, credo romano, morto da qualche mese per le febbri contratte durante l'esecuzione di tale lavoro.

Dal Luama a Kalembelembe ho impiegato altri quattro giorni, doppiando, il 27, la tappa di Alibo, per andare fino a Kalonda.

Il cammino, attraverso l'immensa pianura che resta tra il Luama ad ovest ed i monti di Kalembelembe ad est, è veramente disastroso. È tutta una palude sconsolata, nella quale non è albero che metta ombra, ed in cui si affonda talora fino alle ascelle, abitualmente fino alle ginocchia. Tra qualche mese essa sarà quasi insormontabile, almeno per i bianchi.

L'avanzare diguazzando nel nero liquame fetidissimo è quanto di più affaticante e sudicio si possa pensare. Io ho percorso a piedi i tratti meno fangosi, mi sono fatto portare a dorso d'uomo, od in un palanchino improvvisato, in quelli più profondi; il risultato è stato sempre lo stesso, e sono arrivato ogni volta alla tappa, bagnato e coperto di melma.

Si comprende come questo tratto tra Kabambarré e Kalembelembe sia

micidiale per gli indigeni adibiti al servizio dei trasporti a spalla. Le vittime, tra questa gente mal nutrita e messa a così dura contribuzione di lavoro, sono numerose. Io stesso ho incontrato un cadavere tra le erbe che fiancheggiano la strada, e molti la sodaglia ne cela alla vista ma non all'odorato; quando le erbe vengono bruciate, i teschi biancheggiano frequenti. Un agente della forza pubblica mi assicurava recentemente che, su ogni cento uomini, ne mancano cinque al ritorno da ogni viaggio tra Kabambarré e Kalembelembe. Si può pensare a quale cifra elevata tale mortalità debba salire, quando si noti che si tratta, per ogni mese, di migliaia di portatori, e che tutto il servizio dei trasporti tra il Congo e Kassongo ed i limiti più estremi dello Stato a nord-ovest, si fa in tal modo.

La percentuale sopra indicata non comprende tuttavia gli individui che riescono a tornare a Kabambarré ed a trascinarsi fino ai villaggi nativi, ove vanno a morire.

Anche io mi sono giovato di tale mezzo di trasporto, ma nel modo più umano possibile. Ho preteso, senz'ammettere discussione, che anche le casse che non raggiungono il peso regolamentare avessero due portatori, ed ho assegnato una muta di quattro a quelle più pesanti.

Ho voluto inoltre una scorta di uomini per poter dare il cambio a quelli troppo stanchi; esaurita questa, ho reclutato mano mano nei villaggi gli altri uomini necessari. Ho raggiunto così il risultato di avanzare rapidamente e senza trattamento inumano; il che è sempre cosa che conforta.

I posti di tappa, nella pianura-palude, sono stati stabiliti nelle posizioni più elevate, ma anche queste sono infestate dalle zanzare, che aggrediscono pertinacemente in pieno giorno.

Alla fine della settima giornata (27 novembre), la pianura si arresta bruscamente ai piedi del massiccio montuoso, al di là del quale è Kalembelembe. Si passa la notte a N'Zéba, nella gola profonda che resta tra una prima ed una seconda catena di monti. Vi fa molto freddo ed è necessario accendere grandi fuochi, anche per tenere lontane le belve e specie il leone, del quale si ode spesso il ruggito e si vedono le tracce. L'indomani si fa l'ascensione successiva della quadruplice barriera di monti, diretta da N-NE a S-SO. Dal sommo della terza, alta metri 1700 sul mare e 1000 su N'Zéba, si scorge di un tratto l'ampio piano, nel quale è Kalembelembe, e che i monti che rinserrano il lago Tanganika chiudono ad est. La grandiosità dello spettacolo ed il sentirsi così in alto e così lontano dal fango procurano una deliziosa sensazione di sollievo e di gioia, che fa dimenticare le fatiche del viaggio, e quelle più prossime dell'ascensione.

Passando per il villaggio indigeno di Lembelembe, lo trovai in fermento, perchè, pochi minuti prima che io arrivassi, un leopardo aveva aggredito e

ferito gravemente una donna e cinque uomini, ed era stato infine ucciso a colpi di lancia. La bella fiera giaceva in mezzo al villaggio.

Alle ore 12 del giorno 28 novembre, giunsi a Kalembelembe. Fui ricevuto dal capoposto, tenente signor De Natines, e dai suoi aggiunti, signori Saln e Courtens. Mi si consegnò una lettera, in data 12 novembre da Uvira, del comandante superiore dei territori del Rusizi-Kivu, signor Tombeur, che, dandomi il benvenuto, si dice dolente di non potersi trovare ad Uvira, al mio arrivo, perchè necessità di servizio lo chiamano al Kivu. Aggiunge che crede, d'altra parte, che io non mi tratterrò molto nei posti del lago Tanganika, giacchè pensa che vero campo della mia missione non sieno le sponde di questo lago. E ciò non è esatto.

Kalembelembe è posto nella parte più settentrionale della vasta depressione che resta tra i monti dello stesso nome ad ovest, quelli che rinserrano il Tanganika ad est, e le diramazioni di questi due massicci a nord ed a sud. È alto metri 1190 sul mare.

Qui le stagioni si dividono nettamente in due: l'una secca e l'altra delle grandi piogge. Questa va dalla metà di ottobre a tutto il giugno. Tra la fine di dicembre ed i primi di febbraio si suole avere una piccola stagione secca. Da luglio ad ottobre non cade una goccia d'acqua. La rugiada è però così abbondante da assicurare la vegetazione delle ortaglie anche in tale periodo.

Nella stagione delle piogge, le temperature sono: massima, 30°; minima, + 13°. In quella secca: massima, 30°; minima, + 9°.

Questa minima di 9° è però eccezionale, e si ha talora nel luglio. Similmente eccezionale è, durante la siccità, la temperatura di 30°. Le oscillazioni termiche medie in tale stagione, che è la più fredda, vanno dai 25° ai 12°. Le oscillazioni diurne sono più intense durante le piogge; queste sono sempre precedute da un rapido abbassamento della temperatura.

Il clima è asciutto. Durante il mio soggiorno a Kalembelembe, in questo periodo che è il più umido, l'igrometro ha oscillato tra i 45° ed i 62°. Nel tempo delle piogge si suole avere, nel pomeriggio in ispecie, vento prevalentemente dall'ovest; in quello della siccità il vento spira costantemente da est. Lo si chiama perciò vento del Tanganika ed è asciutto, fresco, sanissimo. Non si ha mai vento del nord.

I monti di Kalembelembe costituiscono, come ho detto, una barriera fra questa zona e la valle del Luama. Una potente diramazione di essi si dirige ad est e forma, tra la sua base e la piccola elevazione sulla quale sorge Kalembelembe, una valle percorsa dal fiumicello Kilicha. Alcune parti di questa vallata sono acquitrinose; non si può però parlare di vera palude, perchè l'acqua in essa non ristagna mai del tutto, ma affluisce sempre, per quanto

lentamente, verso il fiume. Il totale prosciugamento di essa si potrebbe compiere facilmente con superficiali lavori di drenaggio.

Le febbri qui sono rarissime e possono in parte attribuirsi a recidive di infezioni contratte nel basso. Ciò dipende anche dalla cattiva ventilazione che si opera quotidianamente.

Le acque trasportano continuamente a valle, dai monti, il terricciò vegetale e l'humus; il piede di essi è perciò fertilissimo. Gli indigeni coltivano il mais, il sorgo, la patata dolce, la manioca, ecc. Questo capoposto ha ottenuto facilmente delle coltivazioni delle specie ora nominate, nonchè di frumento, di riso di montagna (a secco), di patate di ogni specie, di ortaglie e di leguminose (fagioli, piselli, ecc.).

Il grano, adesso, ha già la spiga ed è stato seminato verso la metà dello scorso mese di ottobre. Potrà essere mietuto tra un mese e mezzo; si sarà così avuto il raccolto in circa tre mesi.

È da notare che tali coltivazioni sono dirette da un ex-sottufficiale, che non ha che cognizioni rudimentali e primitive di agricoltura. La preparazione del terreno è nulla, la semina è fittissima, non si fa nessuna sarchiatura, non si levano con la necessaria cura le erbe, ecc.

Il bestiame bovino qui prospera; così pure l'ovino.

Abbonda in questa contrada la selvaggina. Sono numerosissime le antilopi, che si cacciano col fucile o si prendono al laccio, e che costituiscono una variante ed un'aggiunta preziosa alla ordinaria alimentazione. È frequente il leopardo, che è spesso spontaneamente aggressivo, al contrario di quanto si asserisce sulle abitudini di questo felino. Esso visita questi declivi, specie nell'attuale periodo, nel quale le antilopi partoriscono. Si incontra spesso nel piano il bufalo, che è terribile nemico e selvaggina molto stimata. All'elefante, che qui esiste, gli indigeni non osano dare la caccia. In questo versante non è stato mai visto il leone. Non vi è traccia di serpenti.

Si trova in vicinanza ottima acqua potabile, che non manca in nessuna stagione. La vegetazione arborea è poco sviluppata. Manca buon legname da costruzione. Vegetano benissimo la piccola e squisita banana, così detta di Cina, la papaia, ecc. Ho ragione di credere che gli alberi da frutta di Europa potrebbero qui svilupparsi e dare buon rendimento; specie quelli della famiglia delle rosacee (peri, meli, ecc.).

Ho raccolto, in vari punti, dei campioni di terreno che, accuratamente disseccato, conservo in recipienti di vetro, per poterli esaminare quando avrò impiantato il mio piccolo laboratorio.

Ho trascritto dai miei appunti queste note e farò lo stesso in appresso, per dare subito un'idea abbastanza precisa delle varie zone che io attraverso e studio.

Mi riserbo di formulare apprezzamenti quando avrò raccolti e valutati tutti quegli elementi che stimo necessari, ed avrò visto abbastanza per potermi formare un concetto di insieme.

Partii da Kalembelembe la mattina del 2 corrente mese, dopo aver organizzata una nuova carovana. Gli indigeni di questo paese montuoso sono, senza confronto, più forti e sani dei Bango-Bango che ho avuto finora. Oltre il clima, influisce su tale vigore anche la buona alimentazione di queste genti, che sono cacciatori abilissimi, in un paese così ricco di selvaggina.

Baraka, 6 dicembre 1903.

Sono qui giunto ieri mattina, con una marcia rapidissima, dopo avere attraversato mediante un' unica piroga, il grosso e veloce fiume Mutambala.

Il giorno 4, alle ore 7. 5, mentre arrivavo sulla sommità di una di queste montagne che sollevano la zona declinante verso Baraka, si levò dalla turba dei portatori e dei soldati il grido: Tanganika! Tanganika! Fra gli ultimi vapori, che il sole non aveva ancora diradati, qualche cosa infatti luccicava all'orizzonte, tra i monti, come una lama di acciaio.

Tutta questa vasta contrada tra Kalembelembe e Baraka consta di superficie, per la massima parte, di argille ferruginose; è sassosa e sterile. Le stesse erbe vi crescono miseramente e solo vi prosperano le mimose. La strada segue, per buon tratto ancora, il piede dei monti; poi se ne allontana e si dirige francamente ad est, verso Baraka, tutta una continua ascensione e conseguente discesa di monti e burroni.

Baraka è posta sulla sponda occidentale del lago Tanganika, di fronte alla penisola Ubwari, nella baia di Burton. In questo punto, che è uno dei più stretti del lago (circa 40 chilometri), si scorgono bene i monti della frontiera tedesca. Baraka, da poco tempo qui fondata, consiste in poche capanne di paglia, piantate sull'ampio terrazzo sabbioso, che il lago ha lasciato scoperto nel continuo e rapido ritirarsi nel suo alveo. Non si sa dove vadano a finire le acque del Tanganika, il cui livello diviene sempre più basso: la sola evaporazione molto forte, rispetto allo scarso contributo d'acqua che il lago riceve dai suoi affluenti, non basta a spiegare questo fenomeno.

Il suolo è anche qui di una sterilità estrema, e si riesce a stento a mandare avanti un magro orticello, mediante il concime abbondante che il bestiame fornisce. Domina, in questo bestiame, l'afta epizootica. Il clima è caldo umido, ma sembra che la salubrità non lasci molto a desiderare.

Ieri stesso mi recai a bordo dello *schooner* « Lo Storms », che è qui a mia disposizione per condurmi ad Uvira. Risparmio così cinque giorni di

marcia, dei quali quattro attraverso terreno sabbioso, ed il quinto su per i monti. Ho già fatto portare a bordo tutti i miei indumenti, e domani mattina, se il vento sarà favorevole, scioglierò le vele. Si sogliono impiegare 1-2 giorni; ma se ne sono impiegati anche 4-5, per mancanza di vento.

Ieri stesso giunse a Baraka la linea telegrafica, che ha impiantato, superando notevoli difficoltà, il sottotenente signor Cinti, da Roma, già sottufficiale del nostro Genio militare; si potè così comunicare ieri stesso con Kalembelembe, Kabambarré e Kassongo.

Ho avuto notizia della morte del sottotenente signor Bourgeaux, che dovetti lasciare ammalato a Lokandu. Partì migliorato da quel posto e giunse a Stanleyville senza febbre ed in condizioni soddisfacenti, ma continuando a discendere il Congo, presso Basoko (Aruwimi) fu colpito da nuovo attacco di febbri biliose malariche, e soccombette. In questo primo periodo delle grandi piogge, la morbilità e la mortalità nel bacino del Congo sono terribili; anche altri agenti, dei quali alcuni arrivati da pochi mesi dall'Europa, hanno già lasciato la vita lungo il fiume.

A bordo dello *schooner* " Lo Storms „ sul lago Tanganika, 8 dicembre 1903.

Alle 8. 30 di ieri, feci sciogliere le vele alla leggiera brezza di scirocco, che ci portò verso l'imboccatura della baia di Burton. Feci dar fondo, alle 16. 15, innanzi al villaggio di Kaboga, nel territorio dei Msanse, per visitare la Missione dei Padri Bianchi, facenti parte della Società dei missionari d'Africa, fondata dal cardinale Lavigerie nel 1876, ed estesa nel 1878 nell'Africa equatoriale. Questa sede è stata poi trasportata, due anni or sono, dalla baia di Kibanga, che fu dovuta abbandonare perchè inondata da paludi. Parecchi Padri vi lasciarono la vita.

Questa volta la Missione, che è ancora in formazione, è stata impiantata su di una piccola collina, sorgente a qualche distanza dalla base dei monti, ed arrestandosi a circa 500 metri dall'ultimo gradino dell'ampio terrazzo sabbioso che si estende sino al lago. Tre missionari risiedono qui, per ora: il superiore padre Jos. Weghsteen ed i padri Kindl e Boel. Saranno tra breve raggiunti anche da un piccolo gruppo di suore.

Le parti alte del posto sono sassose e sterili; quelle basse, fecondate dai trasporti delle acque, sono fertili. Si sono raggruppati intorno ai Padri circa 10 piccoli villaggi cristiani, che tendono a fondersi.

Si coltivano il manjoc, l'arachine (nocelle americane), il mais, il riso (che rende il 40-60 per uno), le ortaglie, il tabacco, ecc. Il frumento ha dato scarsissimo prodotto, perchè attaccato dalla ruggine, dalla quale tuttavia è così facile preservarlo, come ho indicato a quei Padri.

Al solito, queste coltivazioni sono fatte da gente di nessuna competenza, ed i loro risultati non possono perciò fornire criteri sicuramente attendibili. Le piantagioni di caffè arabico si sviluppano egregiamente, e con grande rigoglio quelle di banana, papaia, ecc. Alcune vacche e pecore vivono benissimo.

Il posto è sano. Esso, per parecchi riguardi soddisfacente, è stato però scelto con poca preveggenza circa le condizioni di geografia fisica e di meteorologia. La conseguenza ne è che, anche in questa stagione, le piogge cadono rare e scarse sui terreni coltivati. Ciò dipende dalla eccessiva distanza dal piede dei monti: la condensazione e la precipitazione dei vapori trasportati dai venti di sud-est si fa esattamente a livello di essi, e non si estende più in basso, dove non sogliono arrivare che le parti estreme della colonna pluviale. Sicchè i Padri hanno la consolazione di essere ogni giorno terrorizzati dai lampi e dai tuoni, di vedere sfilare alle loro spalle la nera massa dell'acqua cadente e di dover pure innaffiare, anche nell'attuale stagione, le loro coltivazioni!

Se volessero retrocedere, cadrebbero in una valle molto meno salutare, umida e calda, per deficiente ventilazione. Ciò mostra quanto difficil cosa sia la scelta di un posto per stabilirvi dei bianchi; posto che rappresenti un giusto compromesso tra le multiple esigenze, che spesso si escludono, dell'igiene, dell'agricoltura, della facilità delle comunicazioni, ecc.

Uvira, 12 dicembre.

Sono ad Uvira dal giorno 9 corrente mese. Abbiamo impiegato così due giorni e mezzo in una traversata che si è compiuta qualche volta perfino in 6 ore, con vento molto fresco.

In assenza del comandante superiore, fui ricevuto allo sbarco dal comandante signor F. V. A. Tombeur, che io avevo già conosciuto a Nsendwè. Lo accompagnavano tutti gli agenti militari e civili di questo capoluogo. Ieri lo stesso signor Tombeur, in nome del comandante superiore omonimo, mi fece visita ufficiale, mi disse, tra le altre cose, che, per ordine del Governo, ordine che egli era ben lieto di eseguire, qui ed in tutto il territorio, ogni cosa è a mia disposizione.

Uvira è situata presso l'estremo nord-ovest del lago Tanganika, allo stesso livello di questo, sul basso terrazzo sabbioso che si stende fino ai piedi delle montagne, ove già arrivano le acque. Si scorgono nettamente i monti della costa tedesca ed il porto di Usumbura.

Esposta ai venti di sud-est, che spirano non costantemente e solo nel pomeriggio, Uvira ha clima caldo ed umido.

Non sono stati raccolti finora dati meteorologici e climatici esatti.

La stagione delle piogge e la secca si alternano, qui, come in tutta la regione dei laghi, con lo stesso regime indicato per Kalembelembe.

Le medie termiche mi si assicura siano le seguenti: periodo delle pioggie: massima 38°, minima 14°; periodo asciutto: massima 32°, minima 12°.

Malgrado i lavori di drenaggio, in realtà insufficienti e mal regolati, l'acqua ristagna qua e là sulla vasta superficie pianeggiante, a declivio lentissimo. I pantani che ne nascono e gli stessi canali di drenaggio, nei quali il corso delle acque è molto lento, pullulano di zanzare, che rendono molto molesto questo soggiorno.

Il terreno è sabbioso e sterile, tranne nei punti fertilizzati dalle acque che scendono dall'alto, o, artificialmente, mediante il concime prodotto dalla ricca mandra di bestiame bovino.

Il dottore mi dice che il paese è abbastanza sano. Fatto sta che qui non mancano le febbri malariche e le conseguenti malattie di fegato, e le emoglobinurie, nonchè la dissenteria, ecc. È vero che è difficile stabilire quanto ciò dipenda strettamente e solo dalle condizioni igieniche del posto; poichè qui si arriva tutti, *senza eccezione*, già fortemente avvelenati dalla infezione palustre ed indeboliti dalla fatica del viaggio.

Si incontra qualche difficoltà nella formazione della nuova carovana. Ho rimandato a Kabambarré anche la scorta di soldati; ne prenderò qui un'altra, probabilmente più numerosa. Spero di poter partire da Uvira, lunedì 14.

Risalirò il corso del Rusizi, e, arrivato al Kivu, cercherò possibilmente di raggiungerne l'estremo nord mediante imbarcazioni; potrei così evitare di fare a piedi parte della via, tra i monti altissimi che cingono ad occidente il lago Kivu. Potrò essere per il capodanno a Bobandana.

Se inviassi la mia corrispondenza ad Usumbura e la facessi così partire per la costa orientale, arriverebbe quasi un mese più presto in Italia; ma me ne astengo per deferenza ad una disposizione di questo Governo, il quale proibisce assolutamente agli agenti dello Stato di inviare la corrispondenza per altra via che non sia quella del Congo e quindi di Boma.

Luvungi, sui Rusizi - 29° long.; 3° lat. sud, 19 dicembre 1903.

Profitto, per scrivere, di un corriere straordinario.

Partito da Uvira il 14 corrente mese, giunsi a Luvungi il giorno 16. Trovai ammalato di nefrite, in condizioni gravissime, il tenente belga signor Goffin, e sebbene fossi convinto della inutilità di ogni cura, mi sono trattenuto per prestargli qualche soccorso, in attesa del dottore. Questa notte il signor Goffin è morto ed oggi ho assistito ai suoi funerali. In sostanza non

sono rimasto qui che un giorno più del necessario, essendo arrivati solo stamane gli uomini che compongono la mia carovana.

Ho utilizzato il poco tempo che avevo, facendo un'interessante escursione nel territorio ed ho cercato di rendermi ragione dell'importanza effettiva di questa zona; conto di completare le mie osservazioni in proposito con altre escursioni lungo la riva sinistra del Rusizi e tra Kivu ed il lago Alberto Eduardo.

Domani mattina partirò per il lago Kivu, del quale raggiungerò in tre giorni la parte più meridionale. Se riesco ad attraversarlo mediante imbarcazioni, potrò essere al nord di esso per il capodanno.

Kamaniola, 20 dicembre 1903.

Come dissi nella precedente lettera, arrivai a Luvungi il giorno 16 corrente mese essendo partito il 14 da Uvira. Numerosi fiumi tagliano il cammino; uno di essi, il Mulonge, a due chilometri e mezzo da Uvira, è tributario del lago Tanganika, gli altri precipitano tutti verso il Rusizi.

Caratteristiche di tutti questi corsi d'acqua, che bisogna passare al guado, sono la brevità, nascendo essi al piede della catena di monti che chiudono ad occidente la vallata, e la estrema velocità del loro flusso.

Testimoni della natura vulcanica di questa regione ed indici di un'attività latente, ma non spenta, sono le sorgenti sulfuree, alcaline, termali che si incontrano in più punti, e che si rivelano a notevole distanza, per il forte odore dell'idrogeno solforato, che da esse si sprigiona. La loro temperatura è altissima, ne ho misurate di 45° e di 59° 7. Queste acque vengono utilmente impiegate nella cura delle forme artritiche e reumatiche, delle malattie cutanee e delle manifestazioni secondarie della sifilide.

Queste contrade, e specialmente quelle attraversate nel primo giorno, sono in questa stagione rese inabitabili da nugoli di zanzare, dai cui attacchi è impossibile difendersi. Sono grossi zanzaroni color tabacco, non compresi tra quelli descritti come malarici; la puntura di essi riesce molto dolorosa e causa un gonfiore persistente.

L'ultimo tratto del secondo giorno di marcia si fa attraverso un paese molto bello. L'orizzonte è chiuso, a levante ed a ponente, da altissime montagne, alle quali seguono monti meno elevati, colline ed ondulazioni che discendono fino all'ampia vallata pianeggiante, nella quale si svolge tortuoso il Rusizi.

Delle larghe estensioni, coperte di vegetazione erbacea lussureggiante, rendono a meraviglia l'immagine di immensi campi di frumento e di praterie che si approssimino alla falciatura. Le colline circostanti sono anche

esse ammantate di verdura. L'acqua non ristagna in alcun punto, ma si raccoglie nelle parti declivi, ove scorre limpida e veloce.

Il terreno, composto fondamentalmente di detriti granitici e quarzosi, grossolani e permeabilissimi, è, per uno strato più o meno alto, modificato dagli agenti meteorologici e dalla vegetazione, ed arricchito dai trasporti delle acque.

Ricompare la vegetazione arborea, fatta in prevalenza di *mimose*; si trova pure la *euforbia candelabra*, dal latice così caustico e velenoso da non potersene fare la estrazione del caucciù; cosa che fu tentata anche nella colonia Eritrea.

La vegetazione, a parità quasi di altitudine, qui ricorda molto quella che riveste i monti delle ultime parti del Dig-Digta, del Donkoll e delle parti più basse dell'Arbaroba, nel triplice massiccio montuoso, attraverso il quale si accede dal mare all'altipiano abissino, dopo la pianura di Sabarguma.

Qui, come sul Donkoll, una fragranza che riassume quella del gelsomino, dell'arancio e della gardenia riempie l'aria e quasi stordisce.

Poco prima di arrivare a Luvungi si incontrano due grandi voragini, causate dai torrenti Kinianguki e Lusima.

Tali demolizioni sono avvenute in un tritume incoerente di frammenti angolosi di quarzo e di granito; si mette così in luce la enorme potenza di questo banco che riempie tutta la valle, la quale è, a mio parere, il fondo di un antico lago prosciugato.

Più che singoli crepacci vulcanici allineati secondo una linea di frattura generale, come sono stati ritenuti, io inclino a credere che, almeno il Kivu ed il Tanganika, non siano che avanzi di un unico lago originario; che comprendeva probabilmente anche l'Alberto Eduardo a nord ed il Moero a sud.

Le parti delle dette voragini sono state solcate dalle piogge in guisa oltremodo pittoresca e ricordano perciò quelle del Salt Canons nell'America settentrionale, celebrate per la stessa configurazione.

È tutta questa una regione di interesse altissimo per la oro-idrografia, la vulcanologia e la geologia in genere; è davvero un gran libro aperto, nel quale si leggono, a caratteri molto più chiari che non siano questi miei scarabocchi, parti di questi grandi capitoli della storia della terra.

Luvungi, a circa 900 metri sul livello del mare, è situato su di una piattaforma che domina, dall'altezza di circa 60 metri, la valle nella quale scorre serpeggiante il Rusizi.

Vista di lassù, la vallata è molto bella; ricca di alberi, coperta di verdura, si direbbe che veramente essa attenda una fitta popolazione e l'opera sacra del vomero.

In realtà, essa è poco ventilata, calda, umida e malsana. Gli indigeni la trascurano del tutto, preferendole, e con ragione, le pendici dei monti.

Luvungi stesso, situato in paese quasi deserto, non fertile e non salubre, è residenza poco gradita e poco conveniente. La sua importanza è, del resto, di indole puramente militare e strategica, fronteggiando da vicino il territorio contestato. Risiede qui la colonna mobile, pronta ad accorrere, ove il bisogno lo richieda, nei punti minacciati. Dovrebbe essere forte di 450 uomini; ma non ne ha ora che 250; se si tiene conto degli uomini che devono costituire la normale guarnigione del posto.

Possiede un recinto in muratura, opera di difesa affatto primitiva. È però in costruzione una nuova *ridotta*, che sarà armata da tre cannoni Nordenfeld e da una mitragliatrice Maxim.

Sono oggi arrivato, verso le 11, a Kamaniola, dove la strada è arrestata bruscamente dalle montagne, che bisognerà valicare domani.

Disceso fino in fondo alla valle, oggi il cammino ha fiancheggiato per lungo tratto, alla distanza di pochi metri, il corso del Rusizi.

Largo fino a 100 metri, e ridotto ad una diecina nei punti ove le rocce ne strozzano il flusso, è questo un fiume di una impetuosità notevolissima. Esso è ricco di rapide, e ben pochi sono i punti nei quali gli indigeni ardiscono tentarne il guado. Formano, all'uopo, delle catene guidate dai più esperti; tuttavia le vittime che il fiume fa tra questi audaci sono numerose.

Anche il traghettarlo in piroga, come feci ieri per recarmi nel *territorio contestato*, costituisce un'impresa non facile ed impressionante.

Il terreno percorso oggi non merita speciale menzione.

Nord del Lago Kivu — Bobandana (1600 metri sul livello del mare),
28 dicembre 1903.

La sera del 24 corrente, alle ore 18, arrivai a Bobandana, raggiungendo così, dopo sei mesi e tre giorni dalla partenza dall' Europa, l'estremo limite nord del mio viaggio.

Quando mi sarò qui stabilito ed avrò messo un po' d'ordine nelle mie cose, intraprenderò delle escursioni, spingendomi ancora verso il nord, l'est e l'ovest, prima di iniziare la discesa verso il Tanganika, e quindi il viaggio di ritorno.

Dei tre giorni impiegati per raggiungere, da Luvungi, il lago Kivu, è notevole il secondo (21 dicembre), passato tutto attraverso i monti. I fianchi di questi e le valli sono di una fertilità estrema. Il terreno nero, ricco di *humus*, friabile, porta bellissime piantagioni di fagioli, di sorgo, di banane. Esso deriva, in massima parte, dalla demolizione e dalle trasformazioni dei

feldspati, ed offre uno spessore di vero suolo agrario, che va dai 25 ai 60 centimetri. Di ciò mi sono assicurato, facendo eseguire dei tagli in più punti, mediante istrumenti dei quali non ho mancato di provvedermi.

Quei luoghi sono abbastanza abitati, ma più ancora coltivati da gente che preferisce addensarsi nei villaggi, e viene sul posto per il lavoro e per il raccolto.

Il bestiame è abbondante e florido. Gli indigeni amano i bovini e li considerano la loco ricchezza maggiore. La vacca è qui quello che è per l'Arabo il cavallo: essa dorme nella capanna del padrone, che la netta, la libera dai parassiti, ecc. Tale bestiame non viene giammai ucciso per mangiarne le carni, nè impiegato nei lavori campestri. Non si trae profitto che del latte, dal quale si prepara anche il burro.

Alle 8. 25 del giorno 22 scorsi le acque del lago Kivu e giunsi la sera a Nya-Lukemba posto sull'estremo sud di esso. Molto più piccolo del Tanganika, alto 1400 metri sul mare, circondato e chiuso da montagne e vulcani, ricco di isole verdeggianti e di baie e di seni che ne frastagliano pittorescamente le rive, è questo lago di una bellezza impressionante.

L'indomani, per tempo, ne cominciai la traversata, per tutta la sua maggiore lunghezza. Essa si compie mediante una piccola barca in ferro, munita di ponte e di un albero con vela per utilizzare il vento propizio; ma sprovvista di ogni riparo contro il sole e le intemperie. È spinta da 19 *pagayeurs*. Non potei imbarcarvi che qualche bagaglio strettamente necessario, e cinque soldati: gli altri colli arriveranno successivamente.

Malgrado ciò, nel pomeriggio del 23, sorpreso in pieno lago, a circa 30 chilometri dalla terra più vicina, dal cattivo tempo, dovetti convincermi che la barca era ancora troppo carica; e fui ben felice di poterla attaccare, a metà riempiti d'acqua, dopo 11 ore di simile navigazione, ad un promontorio presso la baia di Mabula.

L'anno scorso, in condizioni simili, una barca affondò e si perdè un ufficiale. Il Governo si è preoccupato di questo stato di cose, ed è imminente lo invio di un'imbarcazione più adatta.

Dalla baia di Mabula a questo posto, impiegai l'indomani, con vento propizio, 12 ore e mezza.

La chiusura del viaggio non poteva essere più *movimentata* ed affaticante. Anche quando avessi voluto prescegliere la via tra i monti che sono ad occidente del Kivu, avrei dovuto rinunziarvi, essendo quegli indigeni in piena rivolta contro lo Stato, ed avendo massacrato da pochi mesi un ufficiale con 20 soldati. Percorrerò quella via e visiterò quelle regioni, che pare siano tra le più interessanti, appena potrò avere una scorta sufficiente.

Bobandana è posta su di una piccola penisola, che si spinge da nord a

sud nel lago; la sua ridotta batte, per larga estensione, le acque ed il paese circostante. L'orizzonte è limitato a levante da tre vulcani giganteschi, il più vicino dei quali fumiga dall'ampio cratere, che ne tronca il vertice; gli altri due, che paiono spenti, terminano a punta quasi aguzza.

Ho trovato qui il comandante superiore dei territori del Rusizi-Kivu, signor Tombeur; capitano-comandante di stato maggiore nell'esercito belga. Mi si era parlato già di lui come di un ufficiale colto ed intelligente, molto stimato, ed al quale si sono qui affidati incarichi importanti e delicati, anche dal punto di vista politico. Egli mi ricevè con perfetta cortesia, e quella sera e nei giorni seguenti ho avuto con lui dei lunghi colloqui, che riassumo.

La conoscenza dei luoghi e la competenza in genere del signor Tombeur rendono tali colloqui per me molto interessanti; tanto più che molte, se non tutte, delle sue affermazioni collimano in gran parte con i miei stessi apprezzamenti.

Ci siamo, tra l'altro, intrattenuti sui tronchi ferroviari in progetto, che costituiscono ciò che dicesi « la ferrovia ai grandi laghi africani ». Questa risulterebbe di due grandi tronchi. Il primo, partendo da Stanleyville, si dirigerebbe all'est, seguendo, alla altezza circa del 1° parallelo nord, la valle del Lindi, per arrivare a Mawambi, nell'alto Ituri, e magari raggiungere la frontiera inglese, a Fort-Beni, sul fiume Semliki, tra il lago Alberto e l'Alberto-Eduardo. Il secondo (già in costruzione, come dissi in una precedente lettera, e di cui percorsi, il 3 settembre, la parte già completata) è diretto al sud, verso il Katanga.

Lungo questa linea si conta di utilizzare, per quanto è possibile, la via fluviale del Lualaba ed i piccoli laghi che ne intercalano il corso. La ferrovia dovrebbe congiungere le parti navigabili.

Un primo tratto, che è quello in costruzione, riunirà Stanleyville a Ponthierville. Di qui a Lokandu si potrà ancora profittare del Congo, che permette già il transito a piccoli battelli a vapore (*Baron Dhanis*), e che, con la demolizione, che si sta compiendo a furia di mine, delle rocce che ne ingombrano il letto, potrà essere solcato da galleggianti di maggiore pescagione.

Da Lokandu a Kassongo pare si debba necessariamente ricorrere alla ferrovia, a causa delle rapide del corrispondente tratto di fiume. Gli studi da Kassongo al Katanga sono in corso.

Diramazione di questo tronco del Katanga sarebbe quello che da Kassongo dovrebbe raggiungere il lago Tanganika a Baraka, sormontando le formidabili difficoltà opposte dalle paludi della valle del Luama e dai monti di Kalembelembe.

Ad eliminare le prime sarebbero più convenienti opere di drenaggio e di prosciugamento, che un viadotto; le canalizzazioni avrebbero anche il valore di risanare una così vasta e micidiale regione.

I monti di Kalembelembe, per quanto allungando fortemente il cammino si cerchi di girarli, esigono sempre delle opere d'arte considerevoli.

Raggiunto il Kivu a Nya-Lukemba, dopo essersi attenuta alla valle del Rusizi, la strada ferrata da Bobandana si spingerebbe verso il nord, attraverso un paese estremamente montuoso, per raggiungere presso Rutchuru il lago Alberto-Eduardo.

Venendo poi a discorrere della mia missione, il comandante Tombeur crede che lo scopo al quale essa tende sia raggiungibile. Le conclusioni alle quali arriviamo, conversando così alla buona, sono le seguenti. Esse rappresentano interamente, *fino a questo momento*, la mia opinione.

Ammesse (e di tutto ciò devo ancora accertarmi) la salubrità e la fertilità di queste regioni, l'attitudine di questi terreni alle varie culture europee, la possibilità per i bianchi di acclimatarsi in modo da resistere permanentemente al clima, ecc., ecc., devono sempre superarsi molte difficoltà e stabilirsi i punti cardinali che seguono:

1° Scelta molto oculata dei coloni, per tutto ciò che riguarda la loro fisica costituzione.

2° È necessario che essi, o almeno i primi arrivati, ai quali spetterebbe il compito di vincere le difficoltà che accompagnano ogni impresa nel suo inizio, siano reclutati tra gente svelta, abile, di reale capacità tecnico-agraria.

3° Devono arrivare in queste contrade per la via più breve, la più sana e la meno estenuante; per modo da non debilitarsi lungo il cammino e sottrarsi all'infezione palustre.

4° Si deve provvederli subito di un alloggio conveniente; cosa non facile, perchè i materiali da costruzione scarseggiano, e si incontrano difficoltà anche per le abitazioni degli agenti dello Stato.

5° È necessario regolare, con molto discernimento, le relazioni degli indigeni con i coloni e la loro posizione reciproca.

Per quanto il clima sia qui più favorevole che altrove e si avvicini a quello dei paesi temperati, non si può pretendere, nè si deve, che i coloni svolgano qui la stessa somma di lavoro manuale, della quale potevano essere capaci in Italia. La cooperazione degli indigeni è indispensabile. Si deve perciò desiderare che, accanto ad ogni fattoria italiana possa impiantarsi e prosperare un villaggio indigeno.

Contrariamente a quanto accade in quelle regioni nelle quali si costringono i nativi ad una produzione — il caucciù —, di cui non comprendono il valore e dalla quale non possono trarre alcun vantaggio, qui essi finirebbero ben presto per interessarsi ad un lavoro del cui prodotto si avvantaggerebbero subito e direttamente, e che migliorerebbe le loro condizioni di esistenza.

Estendendo l'allevamento del bestiame ovino, e coltivando (il che credo possibile) le piante tessili, si potrebbero ottenere tessuti in lana, in cotone ed in tela, poichè si prestano mirabilmente all'impianto di fusi e di telai, come di ogni altra industria, le cascatelle ed i torrenti che solcano da ogni parte il paese.

Migliorando l'alimentazione, sostituendo all'attuale nudità ed alle pelli caprine, vestimenta più appropriate e più confortevoli, specie qui ove gli stessi indigeni soffrono il freddo, si potranno creare in essi dei bisogni ben più reali e seri che non siano quelli delle perle di vetro e dei *bibelots*, e sviluppare il gusto per il lavoro, sorgente prima di ogni civile benessere.

Lo Stato del Congo, col favorire ed aiutare una tale impresa, provvederebbe al mantenimento dell'impegno che ha contratto di incivilire queste genti, di migliorare le loro condizioni di vita e di rialzarne il livello morale.

6° I prodotti del suolo sarebbero senza dubbio assorbiti dal consumo dei coloni stessi e dagli acquisti dello Stato; ben lieto, questo, per ragioni economiche ed igieniche, di sostituirli ai costosissimi viveri in conserva, provenienti dall'Europa.

Gli attuali mezzi di trasporto potrebbero essere, a rigore di termine, sufficienti per avviare, verso il medio ed il basso Congo, l'eccesso di una produzione che nei primi tempi sarà necessariamente limitata. È a sperare che quando essa abbia raggiunto uno sviluppo considerevole, siano completate le linee ferroviarie, che ne renderanno pronto e facile lo smaltimento.

7°. Trattandosi di popolazioni del tutto selvagge, o quasi, lo Stato dovrebbe assicurare ai coloni ed ai loro beni la più efficace protezione.

Non abbiamo, naturalmente, parlato della forma di contratto da stabilire tra lo Stato ed i coloni, rispetto alla concessione di territorio, ecc.; nè dell'obbligo, da parte del primo, di fornire, ed in quale misura, viveri, sementi, istrumenti di lavoro, ecc., per un periodo di tempo più o meno lungo.

Costituiscono questi altrettanti argomenti di importanza capitale, dei quali dovrebbe, a suo tempo, occuparsi il Commissariato generale dell'emigrazione. Stimo pertanto mio precipuo dovere riunire e preparare tutti quei criteri che sono necessari per illuminare in proposito il Commissariato stesso, ed agevolarne l'opera.

Il comandante Tombeur ha fatto i maggiori elogi della sobrietà, della laboriosità e della resistenza degli Italiani, che egli ritiene i più atti a realizzare la colonizzazione agricola; la quale, a prescindere dalle eventuali risorse minerarie, pare sia la sola *exploitation* possibile in gran parte delle regioni orientali dello Stato Indipendente.

Bobandana, 1° gennaio 1904.

Ieri l'altro il comandante Tombeur partì con forte scorta, per raggiungere una spedizione di 100 uomini, con due ufficiali, inviata per sottomettere un capo ribelle, forte di alcuni fucili *Albini* e di molte lance. Tutte queste popolazioni sono in grande fermento; esse non accettano volentieri il dominio del bianco e pare siano anche irritate per il contegno, a loro riguardo, del precedente capo di questo posto.

Bobandana è rimasta quasi sfornita di soldati e si sono chiesti, di urgenza, rinforzi a Luvungi e ad Uvira.

All'arrivo di questi, e quando il comandante sarà tornato, prenderò la sua scorta, che rinforzerò ancora, e potrò quindi inoltrarmi tra i monti.

LEGGE ARGENTINA SULL'IMMIGRAZIONE

Pubblichiamo, qui appresso, la traduzione della Parte I della legge argentina sull'immigrazione, del 19 ottobre 1876. La Parte II di detta legge, riguardante la *colonizzazione*, non è più in vigore, essendo la materia della colonizzazione interamente regolata dalla legge dell'8 gennaio 1903 (*Ley de tierras*), la cui traduzione fu pubblicata nel n. 7 del *Bollettino dell'emigrazione* (anno 1903).

34

Legge del 19 ottobre 1876 sull'immigrazione.

PARTE I.

Dell'immigrazione.

CAP. I.

Del Dipartimento dell'immigrazione.

Art. 1. È istituito un Dipartimento generale dell'immigrazione, sotto la dipendenza immediata del Ministero dell'Interno (1).

Art. 2. Il personale di questo ufficio sarà composto come segue: un commissario generale, un segretario, un ragioniere tesoriere, due scrivani, due uscieri e un portiere.

Gli stipendi di questi impiegati, come pure l'aumento o la diminuzione degli impiegati stessi, secondo le necessità del servizio, saranno determinati dalla legge del bilancio.

Art. 3. Il Dipartimento dell'immigrazione avrà i doveri e le attribuzioni seguenti:

1° mantenersi in attiva e diretta comunicazione con gli agenti di immigrazione della Repubblica all'estero, con le commissioni dipendenti e con tutte le autorità pubbliche del paese, relativamente agli oggetti concernenti

(1) Il *Dipartimento dell'immigrazione* si chiama oggi *Divisione dell'immigrazione*, e dipende dal Ministero di Agricoltura.

l'incremento dell'immigrazione e la sua distribuzione nella maniera più utile e proficua;

2° proteggere l'immigrazione di persone oneste e laboriose, e consigliare i provvedimenti adatti a contenere quella composta di persone viziose o inette al lavoro;

3° ispezionare le navi che trasportano gli immigranti ed esigere l'osservanza delle leggi, in quanto si riferiscono all'alloggio, agli alimenti, alle comodità, al regime igienico e alla sicurezza degli immigranti;

4° stipulare contratti per il trasporto degli immigranti con una o più compagnie di navigazione, sottoponendo, poi, i contratti stessi all'approvazione del Potere esecutivo;

5° esser presenti allo sbarco degl'immigranti e dei loro bagagli;

6° esigere, dai capitani delle navi che trasportano immigranti, la nota di questi, i loro passaporti, le carte, le notizie e le altre informazioni che si credessero necessarie;

7° provvedere al collocamento degli immigranti per mezzo degli uffici competenti.

8° cercare, con tutti i mezzi posti a sua disposizione, di promuovere e facilitare l'avviamento degli immigranti nell'interno del paese;

9° provvedere, per conto dello Stato, all'imbarco ed al trasporto degli immigranti che chiedessero di internarsi;

10. facilitare presso le autorità del paese l'esercizio delle azioni spettanti agli immigranti, per mancato adempimento dei contratti di trasporto, per cattivo trattamento, per danni sofferti nei bagagli od altri oggetti, ecc., ovvero sperimentare queste azioni su richiesta degli interessati;

11. proporre al Potere esecutivo tutti quei provvedimenti che servano a promuovere l'immigrazione, come pure la riforma di quelli che la pratica avesse dimostrato nocivi o non convenienti;

12. sottoporre al Potere esecutivo il preventivo delle spese annuali del Dipartimento, con la spiegazione delle cause che avessero determinato delle modificazioni, rispetto a quelle anteriori.

13. amministrare i fondi destinati a promuovere l'immigrazione, tenendo la contabilità conformemente alle disposizioni delle vigenti leggi e dei decreti regolamentari.

14. tenere un registro numerato, in ciascun foglio del quale si segneranno, per ordine di data: l'ingresso di ogni immigrante, il suo nome e cognome, l'età, il sesso, lo stato civile, la nazionalità, la religione, la professione, se sappia leggere e scrivere, il luogo di partenza e quello di collocamento;

15. dirigere l'immigrazione verso i luoghi che dal Potere esecutivo,

d'accordo con l'Ufficio Terre e Colonie, saranno designati per essere colonizzati;

16. presentare una memoria annuale sul numero degli immigranti arrivati, sulla loro qualità, professione e provenienza, sull'incremento, sulla stazionarietà o diminuzione dell'immigrazione, sulle sue cause e sui mezzi che si considerino adatti a favorirne lo sviluppo e rimuovere gli ostacoli che lo rallentino.

Cap. II.

Degli agenti d'immigrazione all'estero.

Art. 4. Il Potere esecutivo potrà nominare agenti speciali in tutti quei luoghi d'Europa o d'America che credesse opportuni, con l'incarico di promuovere l'immigrazione nella Repubblica Argentina.

Lo stipendio di questi impiegati sarà fissato dalla legge del bilancio.

Art. 5. Le attribuzioni e i doveri degli agenti d'immigrazione saranno i seguenti:

1° risiedere nei luoghi loro fissati, o trasportare la propria residenza in quelli che loro indicasse il Dipartimento dell'immigrazione;

2° fare, con i mezzi a loro disposizione, una propaganda continua in favore dell'immigrazione nella Repubblica Argentina, facendo conoscere le sue condizioni fisiche, politiche e sociali, i suoi rami principali di industria, il suo sistema coloniale, i vantaggi offerti all'immigrante laborioso, il prezzo dei terreni, le facilitazioni per acquistarli, la misura delle mercedi, il prezzo degli articoli di consumo e quello dei prodotti delle colonie, e gli altri dati che rispondono ai fini di questa legge;

3° fornire gratuitamente a tutti gli immigranti le informazioni che essi chiedessero sulla Repubblica Argentina;

4° attestare della condotta e attitudine industriale di ogni individuo che si diriga verso la Repubblica come immigrante, col divieto di esigere emolumento di sorta per questo servigio, sotto pena di perdere l'impiego;

5° intervenire nei contratti di trasporto, conclusi tra i capitani di navi o vettori e gl'immigranti che si dirigono nella Repubblica, a fine di attestare l'autenticità e la legalità di essi ed impedire gli abusi che si tentasse di commettere;

6° vigilare e informare sull'osservanza della legge, per tutto ciò che concerne le condizioni fissate pel trasporto degl'immigranti;

7° richiedere ai capitani di navi, nei porti d'imbarco, le liste nominative degli immigranti che si dirigono nella Repubblica, liste che saranno

rimesse al Dipartimento dell'immigrazione con le informazioni del caso, servendosi delle stesse navi o, possibilmente, di altri mezzi più rapidi;

8° pagare il prezzo di passaggio agli immigranti, quando fossero a ciò autorizzati, in conformità delle disposizioni della presente legge;

9° rendere conto trimestralmente al Dipartimento dell'immigrazione, dell'impiego dei fondi loro forniti per l'adempimento dei loro doveri;

10. stipulare contratti per il trasporto degli immigranti destinati alle colonie della Repubblica, in conformità delle istruzioni che ricevessero dal Dipartimento dell'immigrazione;

11. tenere un libro, in cui si registrino tutti gli atti che compiono, per ordine di data, come pure il nome, il cognome, il sesso, l'età, lo stato civile, la religione, la professione, la nazionalità, il domicilio, la condotta e la data dell'imbarco di ogni immigrante che si diriga nella Repubblica;

12. ricevere la corrispondenza loro indirizzata dal Dipartimento dell'immigrazione e darle avviamento rapido e sicuro;

13. presentare al Dipartimento dell'immigrazione una memoria annuale sul numero e sulla qualità degli immigranti regolarmente imbarcati; come pure sulle cause della diminuzione o dell'aumento che si fosse notato in tale numero, e sui mezzi più opportuni per favorire o correggere queste cause;

14. dare esatto adempimento alle istruzioni ed agli ordini loro impartiti, per affari di servizio, dal Dipartimento dell'immigrazione, col quale dovranno tenere un'attiva corrispondenza.

Cap. III.

Delle Commissioni di immigrazione.

Art. 6. Il Potere esecutivo potrà nominare una Commissione d'immigrazione, dipendente dal Dipartimento centrale, nelle città capiluoghi di provincia, nei porti di sbarco degli immigranti, e in quegli altri luoghi in cui si credesse necessario.

Art. 7. Il personale di ciascuna di queste Commissioni si comporrà di un presidente, di un segretario e d'uno o più impiegati e uscieri, secondo le esigenze di ciascuna città e la maggiore o minore affluenza di immigranti.

Art. 8. Le attribuzioni e i doveri delle Commissioni d'immigrazione sono le seguenti:

1° ricevere, alloggiare, collocare e trasportare gl'immigranti da uno ad altro dei luoghi soggetti alla propria giurisdizione;

2° fare una propaganda attiva in favore dell'immigrazione, nei rispettivi

territori, dimostrando la natura delle industrie sorte o suscettibili di sorgere in essi, la misura dei salari, la bontà del clima e i vantaggi che essi territori offrono;

3° promuovere, nelle rispettive località, la formazione d'associazioni particolari per favorire il collocamento degli immigranti:

4° ottenere dalle autorità di provincia, dai municipi e dai particolari, sussidi in terre, denari od oggetti di valore, per impiegarli a pro degl'immigranti;

5° rendere conto dell'impiego dei denari che loro fossero inviati per l'adempimento dei propri doveri;

6° presentare una relazione annuale sul movimento dell'immigrazione nei propri territori, come pure su tutti i lavori che avessero compiuto in questo periodo;

7° prestare al Dipartimento dell'immigrazione ed all'Ufficio delle terre e colonie il concorso che loro fosse chiesto, sopra materie che si riferiscono al loro compito.

Cap. IV.

Degli Uffici per procurare il lavoro.

Art. 9. Il Dipartimento dell'immigrazione di Buenos Aires e le Commissioni delle rispettive località terranno sotto la loro dipendenza, sempre quando ve ne sia bisogno, un Ufficio di collocamento e di lavoro, che avrà un numero d'impiegati determinato dalla legge del bilancio.

Art. 10. Le attribuzioni ed i doveri di questi Uffici saranno i seguenti:

1° prendere in considerazione le domande dei capi d'arte, artigiani, giornalieri o lavoratori che a loro si indirizzassero;

2° procurare condizioni vantaggiose per il collocamento degl'immigranti, e curare che questo si faccia presso persone oneste;

3° intervenire, a richiesta degl'immigranti, nei contratti di locazione d'opera che si concludono, e vigilare sulla stretta osservanza di questi da parte dei padroni;

4° annotare in un registro speciale il numero dei collocamenti fatti, determinando il giorno, la qualità del lavoro, le condizioni del contratto e il nome delle persone che fossero intervenute al contratto stesso.

Art. 11. In quelle località dove non esistono Uffici di collocamento, le facoltà ed i doveri di questi spetteranno alle Commissioni d'immigrazione.

Cap. V.

Degl' immigranti.

Art. 12. Si reputa immigrante, per gli effetti di questa legge, ogni straniero giornaliero, artigiano, industriale, agricoltore, o professionista, che, non superando l'età di anni 60 e attestando la sua moralità e le sue attitudini, giunga nella Repubblica per stabilirvisi, sopra navi a vela od a vapore, pagando il posto di seconda o terza classe, od avendo il viaggio pagato per conto della nazione, delle province o delle imprese particolari protettrici dell'immigrazione e della colonizzazione.

Art. 13. Coloro che, trovandosi in queste condizioni, non desiderino fruire dei vantaggi inerenti alla qualità d'immigrante, lo dichiareranno, al momento d'imbarcarsi, al capitano della nave, il quale ne prenderà nota nel giornale di bordo, od alle autorità marittime del luogo di sbarco, e dovranno in questi casi essere considerati come semplici viaggiatori. Questa disposizione non si estende agl'immigranti che venissero arrolati in tale qualità con contratto, e destinati alle colónie o ad altri luoghi della Repubblica.

Art. 14. Ogni immigrante, il quale comprovi in modo sufficiente la sua buona condotta ed attitudine per qualche industria, arte o mestiere utile, avrà diritto di godere, appena entrato nel territorio, dei seguenti vantaggi speciali:

1° essere alloggiato e mantenuto a spese della Nazione, durante il tempo fissato negli articoli 45, 46 e 47;

2° essere occupato nel lavoro o nell'industria esistente nel paese, alla quale preferisse dedicarsi;

3° essere trasferito, a spese dello Stato, nel luogo della Repubblica, dove volesse fissare il suo domicilio;

4° introdurre, liberi da ogni diritto, le suppelettili, i vestiti, gli strumenti agricoli, le ferramenta, gli attrezzi dell'arte o del mestiere che esercita ed un'arma da caccia, se immigrante adulto, fino alla concorrenza del valore fissato dal Potere esecutivo.

Art. 15. Le disposizioni dell'articolo precedente sono estensibili, in quanto sia possibile, alle donne ed ai figli degli immigranti, purchè comprovino la loro moralità e le attitudini industriali, se sono adulti.

Art. 16. La buona condotta e le attitudini industriali dell'immigrante potranno attestarsi con certificati dei consoli o degli agenti d'immigrazione della Repubblica all'estero, o con certificati delle autorità del domicilio dell'immigrante, legalizzati dai suddetti consoli od agenti d'immigrazione della Repubblica.

Art. 17. Gl'immigranti agricoltori arrolati per le colonie della Repubblica, o che domandino di dirigersi verso di esse, godranno pure dei vantaggi speciali designati nel cap. 3° della parte 2ª di questa legge, per tutto ciò che si riferisce all'anticipazione del prezzo di passaggio, alla concessione di terreni, alle facilitazioni per coltivarli, ecc. ecc.

Cap. VI.

Delle navi che trasportano gl'immigranti.

Art. 18. Ogni nave a vela o a vapore, che dai porti d'Europa o di fuori trasporti a bordo almeno quaranta passeggieri di 2ª o 3ª classe, sarà considerata come addetta al trasporto degli immigranti e soggetta alle disposizioni della presente legge.

Art. 19. Le navi che trasportano immigranti godranno delle franchige denominate *patentes de paquete* e di quelle altre che si concedono alle navi d'oltremare più favorite, allo scopo di facilitare ad esse l'entrata e l'uscita, il carico e lo scarico, ecc., ecc.

Art. 20. Nessuna delle navi designate nei precedenti articoli potrà imbarcare più d'un passeggiero, per ogni due tonnellate di registro. Non sarà tenuto calcolo dei bambini minori d'un anno, che non si considerano come passeggieri, e i bambini da 1 a 8 anni si computeranno in ragione di uno per ogni tonnellata di registro.

Art. 21. Ogni passeggiero avrà diritto di occupare uno spazio di mq. 1.30, se l'altezza del ponte è di metri 2.28; di mq. 1.33, se l'altezza fosse di metri 1.83; e di mq. 1.49, se l'altezza del ponte fosse di metri 1.66.

I ragazzi minori di 1 anno non entreranno in questo computo, e 2 ragazzi minori di 8 anni si considereranno come un passeggiero.

Art. 22. Il corridoio (*entrepuente*) delle navi avrà al minimo un'altezza di metri 1.66, e deve trovarsi sempre sgombro per il transito dei passeggieri.

Art. 23. Le cuccette destinate ai passeggieri avranno, internamente, almeno metri 1.83 di lunghezza per metri 0.50 di larghezza, e non si possono collocare più di due ordini di letti in ogni cabina.

Art. 24. Ogni nave che trasporta immigranti sarà provveduta di ventilatori, trombe, cucine, utensili, apparecchi, ecc. ecc., e di tutto ciò che sia necessario per l'igiene, la sicurezza e la comodità dei passeggieri, in conformità dei regolamenti che si faranno.

Art. 25. Ogni nave che trasporta immigranti sarà munita di lance di salvataggio e di salvagente in proporzione del numero dei passeggieri.

Art. 26. Ogni nave che trasporta immigranti dovrà avere a bordo un medico ed un farmacista, provveduti di tutte le medicine necessarie.

Art. 27. Se il numero dei passeggieri imbarcati fosse inferiore a quello che comporterebbe la capacità della nave, lo spazio non occupato potrà essere dato a nolo pel trasporto di provvigioni, bagagli o merci, purchè non si tratti di oggetti pericolosi o nocivi alla salute, come polvere, vetriolo, fiammiferi, guano, materie infiammabili, o provvigioni fresche (animali o vegetali), ad eccezione di quelle indispensabili al consumo.

Art. 28. Se a bordo d'una nave che trasporta immigranti, scoppiasse qualche malattia di carattere epidemico o contagioso, i capitani dovranno prestare agli ammalati ogni specie di soccorso e d'assistenza, facendo attestare dal medico di bordo il carattere della malattia e i diversi fenomeni di essa.

Art. 29. Nel caso previsto dall'articolo precedente, il capitano della nave farà issare una bandiera convenzionale, al suo arrivo in qualunque luogo della Repubblica; impedirà l'avvicinarsi di qualsiasi imbarcazione, come pure lo sbarco dei passeggieri, e darà conto immediato dell'accaduto alle autorità del porto.

Art. 30. Subito dopo l'arrivo, in qualsiasi luogo della Repubblica, le navi che fanno il trasporto degl'immigranti saranno visitate da una commissione, composta del medico di sanità, di un impiegato della Capitaneria del porto e di un impiegato o delegato dall'Ufficio di immigrazione del luogo, allo scopo di verificare lo stato sanitario della nave, esigere dal capitano e dai passeggieri le informazioni necessarie, ed esaminare se sieno state osservate le disposizioni della presente legge. In caso affermativo, si rilascerà un certificato al capitano, per tutto ciò che può riguardarlo; ed in caso contrario, si farà un rapporto alla Capitaneria del porto ed un altro all'Ufficio d'immigrazione, nei quali rapporti dovranno risultare dettagliatamente i vizi o i difetti che si fossero notati.

Art. 31. I capitani di navi che trasportano immigranti non potranno imbarcare, con destinazione alla Repubblica, passeggieri provenienti da località dove infierisca il colera asiatico o la febbre gialla o qualche altra malattia epidemica.

Art. 32. I capitani di navi addette al trasporto degli immigranti, non potranno trasportare immigranti ammalati di male contagioso, od affetti da qualche vizio organico che li renda inabili al lavoro, nè dementi, mendicanti, galeotti o delinquenti colpiti dalla legge, vecchi di oltre 60 anni, a meno che non siano capi di famiglia, sotto pena di ricondurli a loro spese e di pagare le multe fissate in conformità dell'articolo 35.

Art. 33. Gl'immigranti avranno diritto di rimanere ancora 48 ore a bordo, dopo che la nave si sarà ancorata nel porto di destinazione.

Art. 34. In caso d'arrivo volontario o forzoso della nave in un porto diverso da quello di destinazione, gl'immigranti saranno alloggiati e nutriti, a bordo od in terra, per conto del capitano.

Art. 35. Le infrazioni agli articoli 20, 21, 22, 23 e 24 saranno punite colla perdita della patente ed una multa che non ecceda i 500 *pesos* oro. Le infrazioni agli articoli 29 e 31 saranno punite con una multa che non potrà eccedere i 1000 *pesos* oro; e le infrazioni all'articolo 32, con una multa che non potrà superare i 100 *pesos* oro, per ogni immigrante.

Queste penalità non pregiudicano le indennità civili o le azioni penali che dovessero aver luogo.

Art. 36. La nave, gli attrezzi ed i mobili resteranno a garanzia del pagamento di queste multe, le quali saranno destinate ad aumentare il fondo di immigrazione.

Art. 37. I capitani di porto della Repubblica potranno, a richiesta della parte interessata, impedire provvisoriamente la partenza delle navi che trasportano immigranti, contro le quali esistessero reclami o vi fossero procedimenti pendenti, per infrazioni alla presente legge.

Cap. VIII.

Dello sbarco degli immigranti.

Art. 38. Lo sbarco degli immigranti si farà per conto della Nazione e a cura degl'impiegati di ciò incaricati negli Uffici dell'immigrazione.

Art. 39. Le operazioni dello sbarco degli immigranti e dei loro bagagli, attrezzi o strumenti, si farà in imbarcazioni speciali su *moli* o *paraggi determinati*, dove riuscirà possibile.

Art. 40. La visita doganale e di sanità si farà ugualmente in luoghi speciali destinati a tal uopo dal Potere esecutivo.

Art. 41. Nessuna persona o impresa particolare potrà, senza previa autorizzazione dell'Ufficio d'immigrazione, assumersi lo sbarco degli immigranti, nè dei loro bagagli o effetti. Chi contravvenga a questa disposizione sarà punito con multa non eccedente i cinquanta *pesos* oro per ciascun immigrante, la prima volta; di cento *pesos*, la seconda, e così successivamente. A garanzia del pagamento di queste multe restano l'imbarcazione dalla quale si è effettuato lo sbarco e gli attrezzi dell'imbarcazione stessa.

Cap. VIII.

Dell'alloggio e mantenimento degli immigranti.

Art. 42. Nelle città di Buenos Aires, Rosario, e in tutte quelle altre città, dove sia necessario per l'affluenza degli immigranti, vi sarà una casa per l'alloggio provvisorio di essi.

Art. 43. Queste case saranno dirette dagli impiegati determinati dalla legge del bilancio e saranno sotto l'immediata dipendenza del Dipartimento dell'immigrazione e delle Commissioni ausiliarie.

Art. 44. Nei luoghi dove non esistono case per immigranti, le Commissioni rispettive provvederanno all'alloggio e al mantenimento di questi negli alberghi pubblici o in altri stabilimenti adatti.

Art. 45. Gli immigranti avranno diritto di essere alloggiati e mantenuti convenientemente, a spese della Nazione, durante i cinque giorni susseguenti allo sbarco.

Art. 46. In caso di grave infermità che renda impossibile il cambiamento di domicilio dopo scaduti i cinque giorni, le spese posteriori di alloggio e mantenimento continueranno ad essere a carico dello Stato, durante tutto il periodo della malattia.

Fuori di questo caso, la permanenza degli immigranti nello stabilimento, oltre il quinto giorno, sarà a loro spese, e si dovrà pagare un mezzo *pesos* oro al giorno, per ciascuna persona maggiore di 8 anni, e venticinque *centavos*, per ciascun bambino al disotto di questa età.

Art. 47. Fanno eccezione al disposto dell'articolo precedente gli immigranti arrolati con contratto dalla Nazione e destinati alle colonie, i quali avranno diritto all'alloggio ed al vitto gratuito sino a tanto che raggiungeranno la loro destinazione.

Cap. IX.

Dell'avviamento e collocamento degli immigranti nell'interno del paese.

Art. 48. Gli Uffici di collocamento o le Commissioni di immigrazione, secondo i casi, provvederanno, con tutti i mezzi che sono a loro disposizione, al collocamento degli immigranti in quel mestiere, quell'arte od industria a cui preferiscano dedicarsi.

Art. 49. Questo collocamento si procurerà, se è possibile, durante i

primi cinque giorni dall'arrivo dell'immigrante, ed alle condizioni più vantaggiose che si potranno ottenere.

Art. 50. Gli Uffici di collocamento o le Commissioni d'immigrazione, secondo i casi, interverranno, se chiamati dagli interessati, nella stipulazione dei contratti di collocamento, per garantirne l'esecuzione all'immigrante.

Art. 51. L'immigrante che preferisca fissare la sua residenza in qualche provincia interna della Repubblica o in alcuna delle sue colonie, sarà immediatamente trasportato colla famiglia e coi bagagli nel punto da lui prescelto, senza pagare alcun compenso.

Art. 52. Nel caso che voglia recarsi nelle province, egli avrà diritto, fino all'arrivo a destinazione, ad essere alimentato e mantenuto dalla Commissione di immigrazione durante dieci giorni. Passato questo termine, pagherà un mezzo *peso* oro al giorno, per ciascuna persona maggiore di otto anni, e venticinque *centavos*, per ciascun bambino al disotto di questa età; salvo il caso di grave infermità, durante la quale continuerà ad essere mantenuto a spese dello Stato.

Art. 53. Se vuole andare nelle colonie, godrà al suo arrivo dei vantaggi accordati nel cap. III della Parte II della presente legge.

Art. 54. Gl'immigranti non potranno, sotto nessun pretesto, godere delle franchige accordate dall'articolo precedente, per recarsi in uno Stato estero, attraversando il territorio della Repubblica, sotto pena di rimborsare tutte le spese che si fossero fatte per il loro passaggio, sbarco, alloggio, mantenimento e trasporto.

Cap. X.

Dei fondi dell'immigrazione.

Art. 55. È istituito un fondo generale per l'immigrazione, formato coi seguenti proventi:

1° fondi stanziati annualmente, a questo scopo, dalla legge generale del bilancio;

2° somme versate dall'Ufficio Terre e colonie;

3° ammontare delle multe fissate da questa legge;

4° quote pagate dagli immigranti, nei casi previsti dai cap. precedenti.

Art. 56. L'amministrazione del fondo generale dell'immigrazione sarà in relazione con l'Ufficio centrale, il quale destinerà queste somme esclusivamente ai seguenti scopi:

1° anticipazioni o pagamenti per i viaggi degli immigranti nei casi determinati dalla presente legge:

2° servizio dei contratti che si stipulano con i capitani delle navi destinate al trasporto degli immigranti nella Repubblica:

3° servizio delle case degl' immigranti e pagamento delle spese che si contraggono per l'alloggio e mantenimento dei medesimi:

4° trasporto degli immigranti nel luogo della Repubblica in cui intendano stabilirsi.

Art. 57. Ciascun Ufficio di immigrazione potrà formare un fondo speciale d'immigrazione coi seguenti proventi:

1° prodotto delle sottoscrizioni ufficiali, con cui concorreranno annualmente i Governi delle provincie;

2° prodotto delle sottoscrizioni particolari che si facessero per l'incremento dell' immigrazione;

3° prodotto della vendita delle terre, degli animali o oggetti, che con lo stesso scopo cedessero i Governi, le corporarazioni o i privati.

Art. 58. L'amministrazione di questi fondi speciali sarà in corrispondenza coll'Ufficio locale che li abbia forniti, ed avrà per iscopo:

1° di somministrare agli immigranti poveri gli aiuti stanziati per accidenti straordinari, per gl'infermi, per gli orfani e per l'allevamento dei bambini:

2° di favorire gli immigranti che volessero dedicarsi a nuove industrie, per mezzo di pubblicazioni, notizie, avvisi sulle condizioni dei salari, ecc. ecc.

Art. 59. Quando esistesse, nei fondi speciali per l'immigrazione, un avanzo, dopo di aver provveduto agli oggetti cui sono destinati per l'articolo precedente, il Potere esecutivo disporrà che quest'avanzo sia destinato alla costruzione di asili, al trasporto di immigranti o al servizio ordinato dell'Ufficio rispettivo.

Art. 60. Gli Uffici d'immigrazione renderanno conto, trimestralmente, al Dipartimento centrale dell'amministrazione dei fondi speciali ai quali si riferiscono gli articoli precedenti.

ATTI DEL COMMISSARIATO

1. — Tariffe dei prezzi massimi dei noli per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1904.

Pubblichiamo qui appresso i noli massimi per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre 1904. Detti noli sono stati, per una parte dei piroscafi, approvati dal Commissariato dell'emigrazione con deliberazione del 7 aprile 1904, per un'altra parte, stabiliti dal Ministro degli Affari esteri con decreto del 15 aprile 1904; e sono stati pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 e del 15 aprile 1904.

I noli stabiliti dal Ministro sono segnati con asterisco.

Noli per il trasporto degli emigranti dal 1° maggio al 31 agosto 1904

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	200
Sicilia	200
Sardegna	200
Liguria	200
Lombardia	200
Regina Margherita	200
Orione	200
Sirio	200
Perseo	200
Vincenzo Florio	180
Marco Minghetti	175
Manilla	175
Piemonte	170
Etruria	170

La Veloce.

Savoia	200
Nord America	200
Duca di Galliera	200
Centro America	200
Venezuela	200
Duchessa di Genova	200
Città di Napoli	190
Washington	185
*Città di Milano	175
*Città di Torino	175
Città di Genova	175
Las Palmas	175

La Patria.

Germania	195
Roma	195
Gallia	160
Patria	160
Massilia	150
Neustria	150

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Nuova York)

Anglo-Italiana.

Italia	185
Calabria	175
Perugia	175
Algeria	150
Victoria	140

Hamburg-Amerika Linie.

Columbia	200
Fürst Bismarck	200
Auguste Victoria	200
Palatia	190
Phœnicia	190
Prinz Oscar	190
Prinz Adalbert	190

Giuseppe Fornari.

Sicilian Prince	175
Napolitan Prince	175

Ottavio Zino.

*Equità	170
*Attività	165

Norddeutscher Lloyd.

Kōnigin Luise	200
Lahn	200
Kōnig Albert	200
Hohenzollern	200
Prinzess Irene	200
Neckar	195

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

*Buenos Aires	180
*Leon XIII	180
*Manuel Calvo	180
*P. de Satrustegui	180
*Montevideo	180
*Montserrat	180
*Cataluña	180

Ercole Saviotti.

Regina Elena	175
Balilla	160

Giacomo Rossi.

*San Gottardo	155

(Da Palermo a Nuova Orleans).

Navigazione Generale Italiana.

Vincenzo Florio	200
Marco Minghetti	200
Manilla	200

Ottavio Zino.

Equità	195
Attività	190

Giacomo Rossi.

*San Gottardo	180

(Dall'Italia a Boston).

White Star Line.

Romanic (a)	200
Republic (a)	200
Canopic (a)	200

(a) Compreso il viaggio ferroviario da Boston a Nuova York per gli emigranti diretti a quest'ultima città.

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Dall'Havre a New York).

Comp. Génér. Transatlantique *(a)*.

L'Aquitaine	155
La Bretagne	155
La Champagne	155
La Gascogne	155
La Lorraine	155
La Normandie	155
La Savoie	155
La Touraine	155

Linea del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	180
Sicilia	180
Sardegna	180
Liguria	180
Lombardia	180
Regina Margherita	180
Orione	180
Sirio	180
Perseo	180
Vincenzo Florio	170
Marco Minghetti	165
Manilla	165
Piemonte	160
Etruria	160

Ottavio Zino.

Equità	165
Attività	165

Transports maritimes à vapeur.

*Les Andes	165
*Orléanais	165
*Nivernais	165
*Algérie	165
*Aquitaine	165
*Les Alpes	165
*Provence	165
*Italie	165
*Espagne	165
*France	165
*Poitou	165

(a) La *Compagnie Générale Transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

I prezzi del trasporto ferroviario fino all'Havre e del trasporto marittimo dall'Havre a Nuova York sono i seguenti:

Lucca-Modane	L.	23.00	215.50
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Milano-Modane	L.	13.15	205.65
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Venezia-Modane	L.	26.60	219.10
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Torino-Modane	L.	5.60	198.10
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Genova-Modane	L.	14.35	206.85
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Ferrara-Modane	L.	28.65	221.15
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	



Segue **Linee del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

La Veloce.

Savoia	180
Nord America	180
Duca di Galliera	180
Centro America	180
Venezuela	180
Duchessa di Genova	180
Città di Napoli	170
Washington	165
*Città di Milano	165
*Città di Torino	165
Città di Genova	165
Las Palmas	165

Ligure Brasiliana.

Re Umberto	165
Rio Amazonas	165
Minas	165

Italia.

Ravenna	170
Toscana	170
La Plata	170
Antonina	170

Giacomo Rossi.

*San Gottardo	150

Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	200
Sicilia	200
Sardegna	200
Liguria	200
Lombardia	200
Regina Margherita	200
Orione	200
Sirio	200
Perseo	200
Vincenzo Florio	185
Marco Minghetti	180
Manilla	180
Piemonte	175
Etruria	175

Italia.

Ravenna	185
Toscana	185
La Plata	185
Antonina	185

La Veloce.

Savoia	200
Nord America	200
Duca di Galliera	200
Centro America	200
Venezuela	200
Duchessa di Genova	200
Città di Napoli	190
Washington	190
*Città di Milano	180
*Città di Torino	180
Città di Genova	180
La Palmas	180

Ottavio Zino.

*Equità	175
*Attività	175

Segue Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

Transports maritimes à vapeur.

*Les Andes	180
*Algérie	180
*Aquitaine	180
*Les Alpes	180
*Provence	180
*Italie	180
*Espagne	180
*France	180
*Orléanais	180
*Nivernais	180

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

*Buenos Aires	185
*Leon XIII	185
*Manuel Calvo	185
*P. de Satrustegui	185
*Montevideo	185
*Montserrat	185
*Cataluña	185

Giacomo Rossi.

*San Gottardo	165

Ercole Saviotti.

Regina Elena	180
Balilla	170

Ligure-Brasiliana.

Re Umberto	170
Rio Amazonas	170
Minas	170

Società anonima Genovese.

*Governor	170

Pacific Steam Nav. Comp.

Orellana	185

Linea del Centro America.

La Veloce.

Savoia	200	
Nord America	200	
Duca di Galliera	200	(a)
Centro America	200	(a)
Venezuela	200	(a)
Duchessa di Genova	200	(a)
Città di Napoli	200	(a)
Washington	200	(a)
Città di Milano	195	(a)
Città di Torino	195	(a)
Città di Genova	195	
Las Palmas	195	

Transatlantica di Barcellona.

*Buenos Aires	195	(b)
*Leon XIII	195	(b)
*Manuel Calvo	195	(b)
*P. de Satrustegui	195	(b)
*Montevideo	195	(b)
*Montserrat	195	(b)
*Cataluña	195	

(a) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colon e Puerto Limon.

(b) Dall'Italia per Puertorico e Avana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, e in lire 225 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Avana.

2. — Rappresentanti dei vettori in comuni non capoluoghi di mandamento.

R. Decreto 24 aprile 1904, col quale è concessa ai vettori di emigranti la facoltà di istituire un loro rappresentante in alcuni comuni non capoluoghi di mandamento (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'articolo 61 del Nostro decreto in data 11 dicembre 1902, n. 540, con cui è stato modificato il regolamento 10 luglio 1901, n. 23, per la esecuzione della legge sull'emigrazione del 31 gennaio 1901, n. 23;

Sentito il Consiglio dell'emigrazione;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Ai vettori di emigranti è consentita la facoltà di istituire un loro rappresentante in ciascuno dei comuni indicati nell'unita tabella, firmata d'ordine Nostro dal Ministro per gli affari esteri, indipendentemente dalla facoltà di istituire un loro rappresentante per ogni mandamento giudiziario concessa dall'articolo 61 del regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione, modificato col regio decreto 11 dicembre 1902, n. 540.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 aprile 1904.

VITTORIO EMANUELE.

TITTONI.

---

(1) Il presente decreto fa seguito al regio decreto 10 marzo 1904, pubblicato nel n. 4 del *Bollettino dell'emigrazione* (1904).

Elenco dei comuni non capoluoghi di mandamento nei quali i vettori d'emigranti sono autorizzati ad istituire un loro rappresentante.

Provincia di Aquila.

1. Capistrello.
2. Magliano de' Marsi.

Provincia di Ascoli Piceno.

1. Rapagnano.

Provincia di Avellino.

1. Bisaccia.
2. Bonito.
3. Calitri.
4. Greci.
5. Montefredane.
6. Montemarano.
7. Monteverde.
8. Nusco.
9. Roccabascerana.
10. Sant'Andrea di Conza.
11. Sant' Arcangelo Trimonte.
12. Trevico.
13. Villanova del Battista.
14. Zungoli.

Provincia di Campobasso.

1. Campomarino.
2. Montecilfone.
3. Portocannone.

Provincia di Caserta.

1. Ailano.
2. Fontechiari.
3. Gallo.
4. Mondragone.
5. Pastena.
6. Pico.
7. Raviscanina.
8. San Giovanni Incarico.
9. Sant'Angelo d'Alife.
10. Tora e Piccilli.
11. Valle Agricola.

Provincia di Catanzaro.

1. Soverato.

Provincia di Chieti.

1. Ari.
2. Borrello.
3. Carunchio.
4. Casalanguida.
5. Castelfrentano.
6. Castelguidone.
7. Colledimacine.
8. Colledimezzo.
9. Fara San Martino.
10. Fossacesia.
11. Fraine.
12. Gamberale.
13. Guilmi.
14. Montazzoli.
15. Palmoli.
16. Pizzoferrato.
17. Pretoro.
18. Rocca San Giovanni.
19. Roccascalegna.
20. Roccaspinalveti.
21. Rosello.
22. Salle.
23. Sant'Eufemia a Majella.
24. Sant'Eusanio del Sangro.
25. San Vito Chietino.
26. Schiavi di Abruzzo.

Provincia di Como.

1. Livo.

Provincia di Cosenza.

1. Altomonte.

Provincia di Milano.

1. Somma Lombarda.

Provincia di Napoli.

1. Agerola.
2. Massalubrense.
3. Meta.

Provincia di Pavia.

1. Zeme.

Provincia di Reggio Calabria.

1. Benestare.
2. Brancaleone.
3. Canolo.
4. Careri.
5. Ciminà.
6. Delianuova.
7. Ferruzzano.
8. Giffone.
9. Grotteria.
10. Motta San Giovanni.
11. Placanica.
12. Platì.
13. Podargoni.
14. Rizziconi.
15. Rosarno.
16. San Lorenzo.
17. Santa Cristina d'Aspromonte.
18. Santo Stefano d'Aspromonte.
19. Stignano.

Provincia di Salerno.

1. Acerno.
2. Albanella.
3. Auletta.
4. Calvanico.
5. Casalbuono.
6. Casal Velino.
7. Castelcivita.
8. Castel San Giorgio.
9. Centola.
10. Cicerale.
11. Colliano.
12. Ortodonico.
13. Padula.
14. Palomonte.
15. Sacco.
16. San Mauro la Bruca.
17. Sassano.

Provincia di Torino.

1. Vische.

Nel seguente elenco sono indicati i comuni pei quali non è stata accolta la domanda tendente ad ottenere che i vettori di emigranti possano istituirvi un loro rappresentante.

Comuni non capoluoghi di mandamento per i quali non è stato accolto il ricorso tendente ad ottenere che i vettori di emigranti possano instituirvi un loro rappresentante.

Provincia di Alessandria.

1. San Sebastiano Curone.

Provincia di Aquila.

1. Ortona dei Marsi.
2. Scontrone.

Provincia di Avellino.

1. Ajello del Sabato.
2. Cairano.
3. Candida.
4. Carife.
5. Cassano Irpino.
6. Castelfranci.
7. Castelvetere di Calore.
8. Cesinali.
9. Contrada.
10. Flumeri.
11. Gesualdo.
12. Guardia Lombardi.
13. Montaguto.
14. Monteforte Irpino.
15. Monteleone di Puglia.
16. Montoro Inferiore.
17. Ospedaletto d'Alpinolo.
18. Parolise.
19. Pietradefusi.
20. Prata di Princip. Ul-tra.
21. Pratola Serra.
22. Rocca San Felice.
23. Rotondi.
24. Salza Irpina.
25. San Sossio.
26. Santa Lucia di Serino.
27. Sant'Angelo all'Esca.
28. Sant'Angelo a Scala.
29. Santa Paolina.
30. Senerchia.
31. Summonte.
32. Torre le Nocelle.
33. Tufo.
34. Villamaina.

Provincia di Campobasso.

1. Rotello.
2. San Giuliano di Puglia.
3. Sesto Campano.

Provincia di Caserta.

1. Alife.
2. Alvignano.
3. Ausonia.
4. Baja e Latina.
5. Bellona.
6. Camigliano.
7. Camposano.
8. Carbonara di Nola.
9. Castelforte.
10. Castello di Campagnano
11. Cesa.
12. Cimitile.
13. Colle San Magno.
14. Conca della Campania.
15. Coreno Ausonio.
16. Elena.
17. Formia.
18. Isola del Liri.
19. Itri.
20. Lenola.
21. Liveri.
22. Marzano Appio.
23. Monte San Biagio.
24. Pontelatone.
25. Riardo.
26. Roccarainola.
27. Ruviano.
28. San Donato Val di Comino.
29. San Felice a Cancello.
30. San Gennaro di Palma.
31. San Giorgio a Liri.
32. San Paolo Belsito.
33 San Pietro Infine.
34. San Prisco.
35. Santi Cosmo e Damiano.
36. Saviano.
37. Tufino.
38. Vairano Patenora.

Provincia di Chieti.

1. Bucchianico.
2. Canosa Sannita.
3. Casacanditella.
4. Casalincontrada.
5. Cupello.
6. Filetto.
7. Furci.
8. Lettomanoppello.
9. Liscia.
10. Monteodorisio.
11. Pollutri.
12. Rapino.
13. Roccamontepiano.
14. Rojo del Sangro.
15. Tornareccio.

Provincia di Cosenza.

1. Castroregio.
2. Marano Principato.
3. San Lucido.

Provincia di Cuneo.

1. Cardè.

Provincia di Macerata.

1. Monte San Giusto.

Provincia di Messina.

1. Casalvecchio Siculo.
2. Giardini.
3. Malvagna.
4. Mazzarrà Sant'Andrea.
5. Mojo Alcantara.
6. Oliveri.

Provincia di Napoli.

1. Sant'Agnello.

Provincia di Palermo.

1. Capaci.

Provincia di Parma.

1. Sorbolo.

Provincia di Pavia.

1. Lomello.

Provincia di Potenza.

1. Oliveto Lucano.

Provincia di Reggio Calab.

1. Anoja.
2. Bovalino.
3. Campo di Calabria.
4. Caridà.
5. Casignana.
6. Fiumara.
7. Gallico.
8. Gioja Tauro.
9. Maropati.
10. Melicuccà.
11. Molochio.
12. Monasterace.
13. Portigliola.
14. Roghudi.
15. San Giovanni di Gerace.
16. Sant'Eufemia d'Aspromonte
17. Sant'Ilario del Jonio.
18. Terranova Sappo Min

Provincia di Roma.

1. Montelanico.

Provincia di Salerno.

1. Atena Lucana.
2. Atrani.
3. Bracigliano.
4. Buonabitacolo.
5. Campora.
6. Castelnuovo Cilento.
7. Castel San Lorenzo.
8. Corbara.
9. Corleto Monforte.
10. Felitto.
11. Giffoni Sei Casali.
12. Laureana Cilento.
13. Montecorvino Pugliano.
14. Olevano Sul Tusciano.
15. Orria.
16. Perdifumo.
17. Prignano Cilento.
18. Roccagloriosa.
19. Rofrano.
20. Rutino.
21. Salento.
22. San Mango Piemonte.
23. San Pietro al Tanagro.
24. Sant'Egidio del Monte Albino.
25. San Valentino Torio.
26. Sapri.
27. Scafati.
28. Siano.
29. Stio.
30. Tortorella.

Provincia di Teramo.

1. Ancarano.

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI

intorno ad alcuni paesi esteri

Canadà. — Il R. Console d'Italia in Montreal ci comunica che, a causa della persistenza verificatasi quest'anno fin oltre la stagione invernale del freddo e del gelo, la ripresa dei lavori di costruzione all'aperto ha subìto un notevole ritardo. Perciò molti emigranti italiani che si erano recati al Canadà, si trovano senza mezzi e senza lavoro; nè potranno trovare occupazione altri che vi si recassero, perchè quelli che già vi sono basteranno a soddisfare alla domanda di mano d'opera per la rimanente stagione. Che anzi, le compagnie ferroviarie non sanno se potranno impiegare tutti gli italiani che sono presentemente nel Canadà (*Circolare N.* 97 *in data* 10 *maggio* 1904).

Pennsylvania. — Le recenti informazioni fornite dal R. Console d'Italia a Filadelfia circa le condizioni del lavoro nella Pennsylvania (Stati Uniti) consigliano a non incoraggiare per ora l'emigrazione italiana verso quello Stato. Molti dei nostri operai, causa la scarsità dei lavori, hanno già dovuto abbandonare quel paese (*Circolare N.* 97 *in data* 10 *maggio* 1904).

Nicaragua. — La R. Legazione d'Italia al Nicaragua sconsiglia i braccianti italiani dal recarsi a lavorare nelle linee ferroviarie che sono progettate. Le imprese preferiscono impiegare in quei lavori mano d'opera indigena e corrispondono salari molto bassi.

Aggiungasi che il clima dei paesi in cui sono tracciate le ferrovie da costruirsi non è confacente agli europei (*Circolare N.* 97 *in data* 10 *maggio* 1904).

Paraguay. — Nella città dell'Assunzione, capitale del Paraguay, è istituito un *Comitato di patronato e rimpatrio* per gli immigranti italiani (*Circolare N. 97 in data* 10 *maggio* 1904).

Tunisia. — Il R. Console generale in Tunisi riferisce sulle condizioni tristissime dei professionisti che si recano in quella città in cerca di occupazione. Molti di essi, quando non possiedono un capitale sufficiente che permetta loro di vivere in attesa di formarsi una clientela, dopo infruttuose ricerche presso gli istituti pubblici o privati, in poco tempo si riducono alla miseria (*Circolare N. 97 in data* 10 *maggio* 1904).

Bosnia-Erzegovina. — Il R. Console d'Italia a Serajevo riferisce che tra gli operai addetti alla costruzione della linea ferroviaria che da Serajevo va al confine orientale della Bosnia, è scoppiata una epidemia di tifo. L'ispettorato della suddetta linea ha disposto che si sospenda l'accettazione di nuovi operai (*Circolare N. 97 in data* 10 *maggio* 1904).

Austria. — Indennità per infortuni sul lavoro agli operai italiani (*Circolare del Ministero dell'interno ai prefetti del regno in data* 22 *gennaio* 1904). — Con circolare 12 marzo scorso anno, n. 20, questo Ministero richiamava l'attenzione delle SS. LL. su talune avvertenze della Regia cancelleria consolare in Vienna, relativamente alla liquidazione delle indennità ai nostri operai per infortuni sul lavoro in Austria.

La stessa Regia cancelleria, in un suo recente rapporto, aggiunge al riguardo alcuni utili suggerimenti ed indicazioni all'oggetto di agevolare le pratiche, che si debbono esperire per la concessione delle anzidette indennità.

Le SS. LL. vorranno pertanto curare che, in aggiunta alle norme contenute nella circolare surriferita, i Municipi portino a conoscenza degli operai, i quali emigrino in Austria, le seguenti altre avvertenze:

" Gli operai italiani in Austria devono, al momento della assunzione al lavoro, assicurarsi che avvenga la contemporanea loro iscri-

zione, da parte della Impresa, alla " Cassa malati „ (*Krankenkasse*) ed all' Istituto competente di assicurazione contro gl'infortuni (*Unfallversicherungs anstalt*).

" Gli operai che, per avventura, restino colpiti da infortuni durante il lavoro devono assicurarsi, che regolare denunzia ne venga immediatamente data al competente Istituto di assicurazione e, nel caso che essi intendano rientrare in Italia, devono presentarsi prima all' Istituto stesso e chiedere di venir sottoposti a visita medica, che ne constati la infermità, ritirando poi e portando con loro il verbale della visita stessa „.

La Regia cancelleria fa inoltre presente essere opportuno, che i Municipi curino di legalizzare in antecedenza ogni documento, che viene colà trasmesso (certificato di vita, di nulla tenenza, ecc.) a corredo degli atti per la liquidazione delle indennità d'infortuni, a scanso di dannosi ritardi e di inutili spese, pel rinvio nel Regno del documento da legalizzarsi.

INDICE



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1904. **N. 6.**

SOMMARIO.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1904

R

PREZZI MASSIMI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1904.

1. **Decreto 14 aprile 1904, del Ministro degli Affari Esteri, relativo ai noli per il 2° quadrimestre 1904.**
2. **Deliberazione 7 aprile 1904, del Commissariato dell'emigrazione, relativa ai noli per il 2° quadrimestre 1904.**
3. **Relazione sui noli per il 2° quadrimestre 1904.**

1. — Decreto 14 aprile 1904, del Ministro degli Affari Esteri, relativo ai noli per il 2° quadrimestre 1904 (1)

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'art. 14 della legge 31 gennaio 1901; n. 23, sull'emigrazione;
Sentito il parere del Consiglio superiore di Marina;
Tenuto conto della qualità dei trasporti, della classe e velocità dei piroscafi;

Decreta:

Sono stabiliti i seguenti noli massimi pel trasporto di emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1904.

(1) Il presente decreto del Ministro degli Affari esteri fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 aprile 1904.

Société Générale de Transports maritimes à vapeur.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Les Andes	165	180
Orléanais	165	180
Nivernais	165	180
Algérie	165	180
Aquitaine	165	180
Les Alpes	165	180
Provence	165	180
Italie	165	180
Espagne	165	180
France	165	180
Poitou	165	—

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA
Buenos Aires	180	185	195 (1)
Leon XIII	180	185	195 (1)
Manuel Calvo	180	185	195 (1)
P. de Satrustegui	180	185	195 (1)
Montevideo	180	185	195 (1)
Montserrat	180	185	195 (1)
Cataluña	180	185	195 (1)

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Città di Milano	175	165	180
Città di Torino	175	165	180

(1) Dall'Italia per Portorico e Avana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, e in lire 225 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Avana.

Società Anonima Genovese.

PIROSCAFO	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Governor	170

Giacomo Rossi.

PIROSCAFO	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
San Gottardo	155	180	150	165

Ottavio Zino.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Equità	170	175
Attività	165	175

Roma, addì 14 aprile 1904.

Il Ministro
TITTONI.

2. — **Deliberazione 7 aprile 1904, del Commissariato dell'emigrazione, relativa ai noli per il 2° quadrimestre 1904 (1).**

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto l'art. 14 della legge sull'emigrazione n. 23 del 31 gennaio 1901;

Sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo e Messina, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo sopra citato;

Delibera:

Sono approvati i noli massimi indicati nella seguente tabella pel trasporto di emigranti, dal 1° maggio al 31 agosto 1904.

Navigazione Generale Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI		BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
	Nuova York	Nuova Orleans		
Umbria	200	—	180	200
Sicilia	200	—	180	200
Sardegna	200	—	180	200
Liguria	200	—	180	200
Lombardia	200	—	180	200
Regina Margherita	200	—	180	200
Orione	200	—	180	200
Sirio	200	—	180	200
Perseo	200	—	180	200
Vincenzo Florio	180	200	170	185
Marco Minghetti	175	200	165	180
Manilla	175	200	165	180
Piemonte	170	—	160	175
Etruria	170	—	160	175

(1) La presente deliberazione del Commissariato fu pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 aprile 1904.

La Patria.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Germania	195
Roma	195
Gallia	160
Patria	160
Massilia	150
Neustria	150

Giuseppe Fornari.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Sicilian Prince	175
Napolitan Prince	175

La Veloce.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)	CENTRO AMERICA (1)
Savoia	200	180	200	200
Nord America	200	180	200	200
Duca di Galliera	200	180	200	200
Centro America	200	180	200	200
Venezuela	200	180	200	200
Duchessa di Genova	200	180	200	200
Città di Napoli	190	170	190	200
Washington	185	165	190	200
Città di Milano	—	—	—	195
Città di Torino	—	—	—	195
Città di Genova	175	165	180	195
Las Palmas	175	165	180	195

(1) Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colon e Puerto Limon.

White Star Line.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Boston)
Romanic	200 (1)
Republic	200 (1)
Canopic	200 (1)

Hamburg-Amerika Linie.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Columbia	200
Auguste Victoria	200
Fürst Bismarck	200
Palatia	190
Phœnicia	190
Prinz Oskar	190
Prinz Adalbert	190

Norddeutscher Lloyd.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Lahn	200
König Albert	200
Hohenzollern	200
Prinzess Irene	200
Königin Luise	200
Neckar	195

(1) Compreso il viaggio ferroviario da Boston a New-York, per gli emigranti diretti a quest'ultima città.

Anglo-Italiana.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)
Italia	185
Perugia	175
Calabria	175
Algeria	150
Victoria	140

La Ligure Brasiliana.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Re Umberto	165	170
Rio Amazonas	165	170
Minas	165	170

Pacific Steam Navigation Company.

PIROSCAFO	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Orellana	185

Ottavio Zino.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova Orleans)	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)
Equità	195	165
Attività	190	165

Ercole Saviotti.

PIROSCAFI	STATI UNITI (Nuova York)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Regina Elena	175	180
Balilla	160	170

Italia.

PIROSCAFI	BRASILE (Rio de Janeiro e Santos)	PLATA (Montevideo e Buenos Aires)
Ravenna	170	185
Toscana	170	185
La Plata	170	185
Antonina	170	185

Compagnie Générale Transatlantique.

PIROSCAFI	STATI UNITI (dall'Havre a Nuova York) (1)
L'Aquitaine	155
La Bretagne	155
La Champagne	155
La Gascogne	155
La Lorraine	155
La Normandie	155
La Savoie	155
La Touraine	155

Roma, addì 7 aprile 1904.

Il Commissario Generale
L. BODIO.

(1) La *Compagnie Générale Transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

I prezzi del trasporto ferroviario fino all'Havre, e del trasporto marittimo dall'Havre a Nuova York, sono i seguenti:

Lucca-Modane	L.	23.00	215.50
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre Nuova York	„	155.00	
Milano-Modane	L.	13.15	205.65
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Venezia-Modane	L.	26.60	219.10
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Torino-Modane	L.	5.60	198.10
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Genova-Modane	L.	14.35	206.85
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	
Ferrara-Modane	L.	28.65	221.15
Modane-Havre	Fr.	37.50	
Havre-Nuova York	„	155.00	

3. — Relazione sui noli per il 2° quadrimestre 1904.

In conformità al disposto dell'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, i vettori notificarono al Commissariato i noli proposti pel 2° quadrimestre del corrente anno.

Come si è detto nelle precedenti relazioni che accompagnano le analoghe tariffe periodiche, non potendosi assegnare un valore a tutti gli elementi presenti e futuri che dovrebbero porsi in funzione per una determinazione dei noli, si è adottato fin dal principio l'unico metodo che poteva seguirsi in pratica, cioè quello di partire dai prezzi del periodo in corso, valutando l'influenza che possono avere, sia pel rialzo che pel ribasso, i fatti avvenuti nel frattempo, ivi compresa la correzione di quegli eventuali errori di apprezzamento che l'esperienza avesse posti in chiaro.

Inspirandosi a questo principio, condiviso in massima dal Consiglio superiore di marina, il Commissariato riconobbe l'opportunità di non ammettere alcuna variazione nei noli in vigore pel 2° quadrimestre 1904, salvo quelle eccezionalmente giustificate. A ciò lo persuase anzitutto il parere espresso dalla Direzione Generale della marina mercantile, dal quale risulta che le variazioni avvenute nel mercato generale dei noli non sono tali da influire sui prezzi da fissarsi pel trasporto degli emigranti. Confermarono in tale avviso i pareri espliciti degli Ispettorati nei porti d'imbarco e delle Camere di commercio, tre delle quali (Napoli, Palermo e Messina) si pronunziarono pel mantenimento dei noli attuali, mentre quella di Genova soltanto mantennè la consueta proposta di un ragguardevole aumento; il quale parere è dimostrato infondato dai vettori stessi, la massima parte dei quali, come si dirà in appresso, ha fatto atto di acquiescenza. In quanto alla esperienza che si potrebbe trarre dall'esame dei noli praticati all'estero (all. B), le variazioni sono così lievi da non avere influenza sul tasso da stabilirsi.

Alle proposte fatte dai vettori si rispose nel senso sopra indicato, e se n'ebbe per conseguenza che fecero atto di acquiescenza ai noli preesistenti i seguenti vettori, pei quali i prezzi massimi pel trasporto degli emigranti furono approvati con la deliberazione del Commissariato del 7 aprile.

La Navigazione Generale Italiana.
La Veloce (tranne che per 2 piroscafi).
La Ligure Brasiliana.
La Transatlantique.
La Società Italia.
La Società Amburghese-Americana.
Il Norddeutscher Lloyd.
La Patria.
La Società Anglo-Italiana.
Giuseppe Fornari.
Ercole Saviotti.

Vennero ad una transazione le Società " White Star „ e " Pacific „, alle quali fu ammesso un aumento di lire 5 con la surricordata deliberazione del Commissariato. Per quanto riguarda la " Pacific „ non si fece che rettificare il nolo accordato, in via provvisoria, al piroscafo *Orellana*, quando fu ammesso all'esercizio, cioè quando non se ne conoscevano bene le qualità. Per la " White Star Line „ poi si accordò l'aumento, dopo che si potè constatare che essa aveva eliminato gli inconvenienti, i quali avevano finora consigliato di tenere alquanto ribassato il nolo, allorchè i piroscafi erano esercitati dalla " Dominion Line „, motivi già esposti in altre precedenti relazioni.

Dalle suesposte considerazioni emerge chiaramente che hanno ormai riconosciuto l'opportunità di far sosta negli aumenti e di addivenire ad una, per così dire, consolidazione dei noli attuali la maggior parte delle Compagnie, fra le quali sono comprese quelle che, per il numero considerevole di piroscafi e per l'entità delle operazioni eseguite, servono veramente di indice per determinare le condizioni del traffico.

I vettori che per contro non credettero di aderire, e per cui fu inteso il Consiglio Superiore di marina e i noli furono stabiliti dal Ministero degli affari esteri, si suddividono così:

1° La Compagnia " Transports Maritimes " e la " Transatlantica " di Barcellona credettero di continuare nel sistema di fare proposte esagerate, che arrivano per la prima fino ad un aumento di 35 lire per la linea del Brasile; sistema che mira a tentar di strappare qualche cosa ad ogni quadrimestre e ad ingrossare a poco a poco le cifre, stancando l'Amministrazione. A riguardo di queste Società basterà osservare, in quanto alle condizioni generali del mercato, che queste sono sufficientemente dimostrate invariate dall'acquiescenza della maggior parte dei vettori, e che, per quanto riguarda le loro condizioni particolari ed intrinseche, anche il Consiglio Superiore, nel suo precedente parere del 14 dicembre 1903, ha ritenuto proporzionati i loro noli.

2° Società " La Veloce ". Questa Società, mentre per gli altri vapori accettò i noli vigenti nel 1° quadrimestre 1904, chiese un aumento di lire 5, per i piroscafi *Città di Torino* e *Città di Milano*, per le linee del Nord-America, del Brasile e del Plata.

Chiese pure pei soli " Washington " e " Centro America " un aumento che il Commissariato credette di accordare.

Per quanto riguarda gli altri due, la Società invoca un pareggiamento con i piroscafi *Toscana* e *Ravenna* della Società " Italia ". Anzitutto è da osservare che questi piroscafi non hanno noli per il Nord-America, sicchè per questa parte il paragone non può aver luogo. Per ciò che concerne l'America meridionale è da notare che la media velocità di sei viaggi dei 2 piroscafi della " Veloce " è di 11.31, mentre quella di undici viaggi dei 2 vapori dell' " Italia " è di 12.19, cioè sensibilmente maggiore.

È quindi abbastanza giustificata la lieve differenza di lire 5 nei rispettivi noli. D'altra parte la proporzione dei noli, fra i vari tipi e le varie Società, si può ritenere ormai consolidata; e perciò un lieve rialzo accordato, e senza ragione evidente, ai due della " Veloce ", verrebbe a turbare l'attuale equilibrio e a suscitare nuove pretese, sia da

parte della Società " Italia ", sia da parte di altri vettori che abbiano navi all'incirca di uguali qualità.

3° Il vettore " Zino " accettò i noli per le linee del Brasile e di Nuova Orleans e chiese un aumento per le linee di New York e del Plata. Non essendosi verificato alcun fatto nuovo, nell'intervallo, non si può che confermare quanto fu già esposto nella precedente relazione.

4° Da ultimo non accettarono il nolo i vettori " Rossi " e " Anonima Genovese " per i rispettivi piroscafi *San Gottardo* e *Governor*. Questi piroscafi si sono dimostrati finora scadenti per quanto riguarda la velocità, così che non sarebbe in alcun modo giustificata una eccezione al criterio di massima, di mantenere i noli in vigore pel primo quadrimestre 1904.

Il Consiglio Superiore di marina — a cui furono comunicate le proposte dei vettori e le ragioni da essi addotte, con le osservazioni del Commissariato — diede parere, nell'adunanza dell'11 aprile 1904, che fossero da mantenersi, in massima, gli stessi noli del primo quadrimestre 1904, salvo qualche lieve modificazione.

Il Ministro degli affari esteri, tenuto conto del parere del Consiglio superiore di Marina come dei pareri espressi dalle Camere di commercio delle principali città marittime del Regno, e tenuto conto altresì delle informazioni raccolte sul corso dei noli in porti esteri, stabilì i noli massimi pel trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre dell'anno in corso, col decreto del 14 aprile 1904, riportato a pag. 3-5.

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

ALLEGATO A.

Noli massimi stabiliti dall'applicazione della legge sull'emigrazione fino al 2° quadrimestre 1904, confrontati coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
Linee degli Stati Uniti. (Da Genova o da Napoli a Nuova York)											
Navigazione Generale Italiana.											
Umbria	—	—	—	185	195	200	200	200	205	200	210
Sicilia	185	185	185	185	195	200	200	200	205	200	200
Sardegna	—	185	185	185	195	200	200	200	205	200	200
Liguria	185	185	185	185	195	200	200	200	205	200	200
Lombardia	185	185	185	185	195	200	200	200	205	200	200
Regina Margherita	—	—	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Orione	—	—	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Sirio	—	—	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Perseo	—	—	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	—	—	180	195	180	180
Marco Minghetti	—	—	—	175	175	180	175	175	195	175	175
Manilla	—	175	175	—	175	180	175	175	195	175	175
Piemonte	—	—	—	—	—	175	170	170	190	170	170
Etruria	—	—	—	—	—	—	170	170	190	170	170

NB. — Le cifre segnate con asterisco nell'ultima colonna indicano i noli stabiliti dal Ministro degli affari esteri; quelle senza asterisco indicano i noli approvati dal Commissariato.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
***Segue* Linee degli Stati Uniti. (Da Genova o da Napoli a Nuova York)**											
La Veloce.											
Savoia	—	185	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Nord America	175	185	185	185	195	200	200	200	205	200	200
Duca di Galliera	—	185	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Centro America	—	185	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Venezuela	—	185	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Duchessa di Genova	—	185	—	—	195	200	200	200	205	200	200
Città di Napoli	—	—	—	—	185	190	190	190	205	190	190
Washington	—	—	—	175	185	190	175	185	195	185	185
Città di Milano	—	175	175	175	175	180	175	175	195	175	175 *
Città di Torino	185	175	175	175	175	180	175	175	195	175	175 *
Città di Genova	—	175	175	175	175	180	175	175	195	175	175
Las Palmas	—	175	175	—	—	—	175	175	195	175	175
La Patria.											
Germania	—	—	—	—	—	195	195	195	195	195	195
Roma	—	—	—	180	185	190	195	195	195	195	195
Gallia	165	165	165	160	160	165	165	160	165	160	160
Patria	165	165	165	160	160	165	165	160	165	160	160
Neustria	165	165	165	160	150	150	150	150	190	150	150
Massilia	—	165	165	160	150	150	150	150	150	150	150
Anglo-Italiana.											
Italia	—	—	—	—	—	—	—	185	185	185	185
Calabria	175	165	165	160	160	170	175	175	175	175	175
Perugia	175	165	165	160	160	170	175	175	175	175	175
Algeria	—	165	165	150	150	150	150	150	165	150	150
Victoria	165	165	165	150	145	145	145	140	140	140	140

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
Segue **Linee degli Stati Uniti.** (Da Genova o da Napoli a Nuova York)											
Hamburg-Amerika Linie.											
Auguste Victoria	—	—	—	—	—	—	—	200	210	200	200
Fürst Bismarck	210	190	—	185	—	—	—	—	210	200	200
Columbia	—	190	—	—	—	—	—	200	200	200	200
Palatia	—	—	—	180	185	190	190	190	200	190	190
Phoenicia	—	—	—	180	185	190	190	190	200	190	190
Prinz Oscar	—	—	—	—	—	—	185	190	205	190	190
Prinz Adalbert	—	—	—	—	—	—	—	190	205	190	190
Giuseppe Fornari.											
Sicilian Prince	—	—	—	170	175	180	175	175	180	175	175
Neapolitan Prince	—	—	—	—	175	170	175	175	180	175	175
Ottavio Zino.											
Equità	—	—	165	160	160	165	170	170	180	170	170 *
Attività	—	—	165	160	160	165	165	165	180	165	165 *
Norddeutscher Lloyd.											
Königin Luise	—	—	—	—	—	—	—	200	200	200	200
Lahn	210	185	185	185	195	200	200	200	200	200	200
König Albert	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200
Hohenzollern	210	185	185	185	195	200	200	200	200	200	200
Prinzess Irene	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200
Neckar	—	—	—	—	195	—	—	195	200	195	195

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1904	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
Compagnia Transatlantica di Barcellona.											
Buenos Aires	175	175	175	175	175	180	180	180	185	180	180 *
Leon XIII	—	175	175	175	175	180	180	180	185	180	180 *
Manuel Calvo	—	—	—	175	175	180	180	180	185	180	180 *
P. de Satrustegui	—	—	—	—	175	180	180	180	185	180	180 *
Montevideo	—	—	—	—	175	180	180	180	185	180	180 *
Montserrat	—	—	—	—	175	180	180	180	185	180	180 *
Cataluña	—	—	—	—	—	—	180	180	185	180	180 *
Ercole Saviotti.											
Regina Elena	—	—	—	—	—	175	175	175	175	175	175
Balilla	—	—	—	—	—	165	165	160	165	160	160
Giacomo Rossi.											
San Gottardo	—	—	—	—	—	160	155	155	160	155	155 *

(Da Palermo a Nuova Orleans.)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1904	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
Navigazione Generale Italiana.											
Manilla	—	195	195	195	195	200	200	200	205	200	200
Marco Minghetti	—	195	195	—	195	200	200	200	205	200	200
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	—	—	—	205	200	200
Ottavio Zino.											
Equità	—	—	—	—	—	—	—	195	195	195	195
Attività	—	—	—	—	—	—	—	190	195	190	190
Giacomo Rossi.											
San Gottardo	—	—	—	—	—	—	—	180	185	180	180

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Boston.)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
White Star Line.											
Republic	—	—	—	—	—	—	—	195	210	200	200
Romanic	—	—	—	—	—	—	—	195	210	200	200
Canopic	—	—	—	—	—	—	—	195	210	200	200

(Dall'Havre a Nuova York.)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
Compagnie Générale Transatlantique.											
L'Aquitaine	—	150	150	148	150	195	155	155	155	155	155
La Bretagne	—	150	150	148	150	155	155	150	155	155	155
La Champagne	—	150	150	148	150	155	155	156	155	155	155
La Gascogne	—	150	150	148	150	155	155	155	155	155	156
La Lorraine	—	150	150	148	150	155	155	155	155	155	155
La Savoie	—	150	150	148	150	155	156	155	155	155	155
La Touraine	—	150	150	148	150	155	155	135	155	155	155
La Normandie	—	—	—	—	—	—	—	—	155	155	155

Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
Navigazione Generale Italiana.											
Umbria	—	—	—	—	180	180	180	180	210	180	180
Sicilia	—	—	—	—	180	180	180	180	210	180	180
Sardegna	—	—	—	—	180	180	180	180	210	180	180
Liguria	—	—	—	—	180	180	180	180	210	180	180
Lombardia	—	—	—	—	180	180	180	180	210	180	180
Regina Margherita	—	—	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Orione	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Sirio	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Perseo	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	—	—	—	190	170	170
Marco Minghetti	—	—	160	—	165	165	165	165	190	165	165
Manilla	—	160	160	160	165	165	165	165	190	165	165
Piemonte	—	—	—	—	—	165	160	160	180	160	160
Etruria	—	—	—	—	—	165	160	160	180	160	160

Segue **Linea del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
La Veloce.											
Savoia	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Nord America	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Duca di Galliera	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Centro America	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Venezuela	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Duchessa di Genova	—	160	160	—	180	180	180	180	210	180	180
Città di Napoli	—	—	—	—	170	170	170	170	210	170	170
Washington	165	160	160	160	170	170	165	165	210	165	165
Città di Milano	165	160	160	160	165	165	165	165	200	165	165 *
Città di Torino	—	160	160	—	165	165	165	165	200	165	165 *
Città di Genova	170	160	130	—	165	165	165	165	190	165	165
Las Palmas	175	160	160	—	165	165	165	165	190	165	165
Transports maritimes à vapeur.											
Les Andes	165	160	160	160	165	165	165	165	200	165	165 *
Orléanais	165	160	160	160	165	165	165	165	200	165	165 *
Nivernais	165	160	160	160	165	165	165	165	200	165	165 *
Algérie	—	—	—	—	165	165	165	165	200	165	165 *
Aquitaine	—	—	—	—	165	165	165	165	200	165	165 *
Les Alpes	165	160	160	—	165	165	165	165	200	165	165 *
Provence	165	160	160	—	165	165	165	165	200	165	165 *
Italie	—	160	160	—	165	165	165	165	200	165	165 *
Espagne	—	160	160	—	165	165	165	165	200	165	165 *
France	—	—	—	—	—	—	—	165	200	165	165 *
Poitou	—	—	—	—	—	—	—	165	200	165	165 *
Ottavio Zino.											
Equità	165	160	160	160	165	165	165	165	165	165	165
Attività	165	160	160	160	165	165	165	165	165	165	165

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904

Segue **Linee del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

PIROSCAFI	1901	1° q. 1902	2° q. 1902	3° q. 1902	1° q. 1903	2° q. 1903	3° q. 1903	1° q. 1904	Proposti 2° q. 1904	Commissariato 2° q. 1904	Approvati 2° q. 1904
Ligure Brasiliana.											
Re Umberto	165	160	160	160	160	160	165	165	165	165	165
Rio Amazonas	165	160	160	160	160	160	165	165	165	165	165
Minas	165	160	160	160	160	160	—	165	165	165	165
Italia.											
Ravenna	—	—	—	—	165	165	165	170	190	170	170
Toscana	—	—	—	—	165	165	165	170	190	170	170
La Plata	—	—	—	—	165	165	165	170	190	170	170
Antonina	—	—	—	—	165	165	165	170	190	170	170
Giacomo Rossi.											
San Gottardo	—	—	—	—	—	155	150	150	155	150	150

Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)

PIROSCAFI	1901	1° q. 1902	2° q. 1902	3° q. 1902	1° q. 1903	2° q. 1903	3° q. 1903	1° q. 1904	Proposti 2° q. 1904	Commissariato 2° q. 1904	Approvati 2° q. 1904
Navigazione Generale Italiana.											
Umbria	—	—	—	—	200	200	200	200	230	200	200
Sicilia	—	—	—	—	200	200	200	200	230	200	200
Sardegna	—	—	—	—	200	200	200	200	230	200	200
Liguria	—	—	—	—	200	200	200	200	230	200	200
Lombardia	—	—	—	—	200	200	200	200	230	200	200
Regina Margherita	230	—	185	185	200	200	200	200	230	200	200
Orione	210	185	185	185	200	200	200	200	230	200	200
Sirio	210	185	185	185	200	200	200	200	230	200	200
Perseo	210	185	185	185	200	200	200	200	200	200	200
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	—	—	—	200	185	185
Marco Minghetti	—	—	—	—	185	185	180	180	200	180	180
Manilla	—	170	170	—	185	185	180	180	200	180	180
Piemonte	—	—	—	—	—	—	175	175	200	175	175
Etruria	—	—	—	—	—	—	175	175	200	175	175

Segue Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires)

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato e fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
La Veloce.											
Savoia	210	185	185	185	200	200	200	200	230	200	200
Nord America	—	185	185	—	200	200	200	200	210	200	200
Duca di Galliera	210	185	185	185	200	200	200	200	210	200	200
Centro America	210	185	185	185	200	200	200	200	210	200	200
Venezuela	210	185	185	185	200	200	200	200	210	200	200
Duchessa di Genova	190	185	185	185	200	200	200	200	210	200	200
Città di Napoli	—	—	—	—	190	190	190	190	210	190	190
Washington	—	—	—	170	190	190	190	190	210	190	190
Città di Milano	190	170	170	170	185	185	180	180	210	180	180
Città di Torino	—	170	170	—	185	185	180	180	210	180	180
Città di Genova	190	170	170	170	185	185	180	180	200	180	180
Las Palmas	—	—	—	—	—	—	180	180	200	180	180
Italia.											
Ravenna	200	170	175	175	185	185	185	185	210	185	185
Toscana	190	170	175	175	185	185	185	185	210	185	185
La Plata	200	170	175	175	185	185	185	185	210	185	185
Antonina	200	170	175	175	185	185	185	185	210	185	185
Ercole Saviotti.											
Regina Elena	—	—	—	—	—	—	180	180	180	180	180
Balilla	—	—	—	—	—	—	170	170	175	170	170
Ottavio Zino.											
Equità	—	—	—	165	175	175	175	175	180	175	175
Attività	—	—	—	165	175	175	175	175	180	175	175
La Ligure Brasiliana.											
Re Umberto	—	—	—	—	—	—	—	170	170	170	170
Rio Amazonas	—	—	—	—	—	—	—	—	170	170	170
Minas	—	—	—	—	—	—	—	180	170	170	170

Segue **Linee del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
Transports maritimes à vapeur.											
Les-Andes	190	170	170	170	180	180	180	180	200	180	180 *
Algérie	—	—	—	—	180	180	180	180	200	180	180 *
Aquitaine	—	—	—	—	180	180	180	180	200	180	180 *
Les Alpes	190	170	170	170	180	180	180	180	200	180	180 *
Provence	190	170	170	170	180	180	180	180	200	180	180 *
Italie	190	170	170	170	180	180	180	180	200	180	180 *
Espagne	190	170	170	170	180	180	180	180	200	180	180 *
France	190	170	—	—	180	180	180	180	200	180	180 *
Orléanais	—	—	—	—	—	—	—	—	200	180	180 *
Nivernais	—	—	—	—	—	—	—	—	200	180	180 *
Compagnia Transatlantica di Barcellona.											
Buenos Aires	—	170	170	—	180	180	185	185	200	185	185 *
Leon XIII	190	170	170	170	180	180	185	185	200	185	185 *
Manuel Calvo	—	—	—	—	180	180	185	185	200	185	185 *
P. de Satrustegui	—	—	—	170	180	180	185	185	200	185	185 *
Montevideo	—	—	—	—	180	180	185	185	200	185	185 *
Montserrat	—	—	—	—	180	180	185	185	200	185	185 *
Cataluña	—	—	—	—	—	—	—	185	200	185	185 *
Giacomo Rossi.											
San Gottardo	—	—	—	—	—	170	165	165	170	165	165 *
Società Anonima Genovese.											
Governor	—	—	—	—	—	—	—	170	175	170	170 *
Pacific Steam Navig. Company.											
Orellana	—	—	—	—	—	—	—	180	190	185	185

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1904	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1904	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1904	Noli approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1904
Linea del Centro America.											
La Veloce (*a*).											
Savoia	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200
Nord America	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200
Duca di Galliera	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200
Centro America	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200
Venezuela	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200
Duchessa di Genova	—	—	—	—	—	200	200	200	200	200	200
Città di Napoli	—	—	—	—	—	200	195	195	200	200	200
Washington	—	—	—	—	—	—	—	—	200	200	200
Città di Milano	—	—	—	—	—	200	195	195	200	195	195
Città di Torino	—	—	—	—	—	200	195	195	200	195	195
Città di Genova	—	—	—	—	—	200	195	195	200	195	195
Las Palmas	—	—	—	—	—	200	195	195	200	195	195
Compagnia Transatlantica di Barcellona.											
Leon XIII	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 195	(*d*) 200	(*e*) 195	(*f*) 195*
Buenos Aires	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 195	(*d*) 200	(*e*) 195	(*f*) 195*
Manuel Calvo	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 195	(*d*) 200	(*e*) 195	(*f*) 195*
P. de Satrustegui	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 195	(*d*) 200	(*e*) 195	(*f*) 195*
Montevideo	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 195	(*d*) 200	(*e*) 195	(*f*) 195*
Montserrat	—	—	—	—	(*b*) 195	(*b*) 195	(*b*) 195	(*c*) 195	(*d*) 200	(*e*) 195	(*f*) 195*
Cataloña	—	—	—	—	—	—	—	(*c*) 195	(*d*) 200	(*e*) 195	(*f*) 195*

(*a*) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colon e Puerto Limon.

(*b*) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo fu fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

(*c*) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo fu fissato in L. 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, e in L. 220 per Vera Cruz, con immediato trasbordo a Habana.

(*d*) Tali noli furono proposti per Puertorico e Habana; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra la Società propose un nolo di L. 225; e per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana, lo stesso nolo di L. 225.

(*e*) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il Commissariato avrebbe approvato, per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e la Guayra, il nolo di L. 200, e per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana, il nolo di L. 220.

(*f*) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra, e in lire 225 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

ALLEGATO B.

Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggieri di 3ª classe (*)

PORTI EUROPEI

Norvegia.

Christiania.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Co	Hamburg-America Linie	Danske forenede Dampskibsselskab
Montevideo	277	277	»
Buenos Aires	277	277	»
Rio de Janeiro	277	277	»
Santos	277	277	»
Bahia	277	277	»
Pernambuco	277	277	»
Belem (Parà)	277	277	»
Manaos	277	277	»
La Guayra	277	277	»
Puerto Cabello	277	277	»
Sabanilla	277	277	»
Avana	341	»	»
Nuova Orleans	»	»	214
Nuova York	»	»	83
Boston	»	»	83
S. John (Canadà)	»	»	113
Quebec	»	»	129
Montreal	»	»	118

Inghilterra.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Anchor Line		Allan Line
	Celeri	Commerciali	
Nuova York	144.30	138. »	138. »
Boston	144.30	138. »	138. »
Halifax	»	»	138. »
St. John (Canadà)	»	»	138. »
Quebec	»	»	138. »
Montreal	»	»	148.46

Nota. — I viaggi per il Canadà, sospesi nella stagione invernale, sono ripresi nel mese di marzo.

(*) Le cifre riportate sono tratte da alcuni rapporti dei R. Consoli e delle Camere di commercio italiane all'estero, dei mesi di febbraio e marzo 1904. I prezzi sono indicati in lire italiane.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Cunard Line		American Line	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co.	Allan Line
	Celeri	Commerciali	Celeri	Commerciali				
Nuova York	150. »	143.75	150. »	143.75	137.50	»	»	»
Boston (1)	150. »	143.75	150. »	143.75	137.50	»	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	137.50	»	137.50
St. John (Canadà)	»	»	»	»	»	»	137.50	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	137.50	137.50	137.50
Montreal (2)	»	»	»	»	»	147 92	147.92	147.92

(1) Le Compagnie di navigazione fanno proseguire i passeggieri da Boston a Philadelphia e Baltimora senza altra spesa.

(2) I passeggieri diretti a Montreal sbarcano a Quebec e vengono fatti proseguire fino a Montreal per ferrovia.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	»
Buenos Aires	200. »	»
Rio de Janeiro	200. »	»
Santos	200. »	»
Bahia	200. »	»
Pernambuco	200. »	»
La Guayra	300. »	»
Sabanilla	300. »	»
Colon	300. »	»
Nuova Orleans	»	245. »
Nuova York	»	150. »
Boston	»	150. »
Halifax	»	198. »
St. John (Canadà)	»	192. »
Quebec	»	195. »
Montreal	»	185. »

Nota. — I passeggieri di 3ª classe, che vogliono partire dal porto di Southampton per gli Stati Uniti, devono avere dimorato in Inghilterra almeno 5 settimane, e ciò per la convenzione fra le varie Compagnie di navigazione.

Germania.

Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud Americana
	Celeri	Commerciali	Celeri	Commerciali	
Montevideo	»	200. »	»	200. »	200. »
Buenos Aires	»	200. »	»	200. »	200. »
Rio de Janeiro	»	187.50	»	187.50	187.50
Santos	»	187.50	»	187.50	187.50
Bahia	»	187.50	»	187.50	187.50
Pernambuco	»	200. »	»	187.50	200. »
Belem (Parà)	»	200. »	»	»	200. »
Manaos	»	225. »	»	»	225. »
La Guayra	»	262 50	»	»	262.50
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	262.50
Sabanilla	»	262.50	»	»	262.50
Colon	»	262.50	»	»	262.50
Vera Cruz	»	175. »	»	»	175. »
Avana	»	175. »	»	175. »	»
Nuova Orleans (via Nuova York)	319.50	307. »	»	»	»
Baltimora	»	»	»	175. »	»
Nuova York	187.50	175. »	212.50	200. »	»
Boston (via Nuova York)	203.50	191. »	»	»	»
Halifax	»	187.50	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	233.50	221. »	»	»	»
Montreal (via Nuova York)	223. »	210.50	»	»	»

Olanda.

Rotterdam.

DESTINAZIONI	Holland American Line
Nuova York	187.50

Belgio.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Hamburg-Amerika Linie	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line	American Line
Montevideo	200. »	200. »	»	»	»	»	»
Buenos Aires	200. »	200. »	»	»	»	»	»
Pernambuco	187.50	187.50	»	»	»	»	»
Bahia	187.50	187.50	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	187.50	187.50	»	»	»	»	»
Santos	187.50	187.50	»	»	»	»	»
Avana	175. »	»	»	»	»	»	»
La Guayra	»	262.50	»	»	»	»	»
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	»	»	»
Sabanilla	»	262.50	»	»	»	»	»
Colon	»	262.50	»	»	»	»	»
Vera Cruz	»	»	»	»	»	»	»
Nuova York	»	»	175. »	(1) 175. »	»	»	(1) 187.50
Boston	»	»	»	(1) 175. »	»	(1) 175. »	»
Halifax	»	»	»	»	(1) 175. »	(1) 150. »	»
St. John	»	»	»	»	(1) 175. »	»	»
Quebec	»	»	»	»	(1) 175. »	(1) 175. »	»

(1) I piroscafi di queste Società partono da Liverpool. Nel prezzo del passaggio è compreso il trasporto da Anversa a Liverpool.

Francia.

Boulogne s/m.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Holland American Line
Montevideo	200. »	»
Buenos Aires	200. »	»
Rio de Janeiro	187.50	»
Nuova York	140. »	(1) 140. » (2) 160. »
Halifax	120. »	»

(1) Prezzo dei biglietti acquistati a Parigi o a Boulogne s/m.
(2) Id. id. a Marsiglia.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Nuova York	185	»
Montevideo	»	150
Buenos Aires	»	150
Santos	»	150
Rio de Janeiro	»	150
Bahia	»	150
Pernambuco	»	150
Belem	»	150

Cherbourg.

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Linie	Red Star Line	Royal Mail	Amburghese Sud-Americana
Nuova York	162 50	162.50	162.50	162.50	»	»
Pernambuco	»	»	»	»	200. »	»
Bahia	»	»	»	»	225. »	»
Rio de Janeiro	»	»	»	»	225. »	»
Santos	»	»	»	»	225. »	»
Montevideo	»	»	»	»	225. »	200. »
Buenos Aires	»	»	»	»	225. »	200. »

St. Nazaire.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique
La Guayra	200
Puerto Cabello	200
Sabanilla	200
Colon	200
Vera Cruz	200
Avana	200

NB. — La Compagnia non imbarca emigranti a St. Nazaire, che eccezionalmente.

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company
Montevideo	Da 160. » a 210. »
Buenos Aires	» 165. » » 215. »
Rio de Janeiro	» 150. » » 200. »
Bahia	» 150. » » 200. »
Pernambuco	» 150. » » 200. »

Nota. — I noli più bassi sono per gli emigranti viaggianti in gruppi; quelli più alti per gli emigranti che prendono cabine di famiglia con 2 o 4 letti.

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
La Guayra	»	400	»
Puerto Cabello	»	400	»
Sabanilla	»	400	»
Colon	»	400	»
Vera Cruz	»	400	»
Avana	»	400	»

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Transports Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique
Montevideo	160. »	150 a 200	»
Buenos Ayres	160. »	150 a 200	»
Rio de Janeiro	160. »	150 a 200	»
Santos	160. »	150 a 200	»
Bahia	160. »	»	»
Pernambuco	160. »	»	»
Belem (Parà)	155. »	»	»
Manaos	280. »	»	»
La Guayra	200. »	»	200
Puerto Cabello	200. »	»	200
Sabanilla	200. »	»	200
Colon	200. »	»	200
Vera Cruz	200. »	»	»
Avana	205. »	»	»
Nuova Orleans	312. »	»	»
Nuova York	182.50	»	»
Boston	202.50	»	»
Halifax	220. »	»	»
S. John (Canadà)	220. »	»	»
Quebec	220. »	»	»
Montreal	220. »	»	»

Portogallo e Spagna (1).

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Booth Line	Amburghese Sud-Americana	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs Réunis	Empreza Insulana de Navigacão
Montevideo	180	180	180	»	»	»	»	»
Buenos Aires	180	180	180	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	145	145	145	»	130	130	130	»
Belem (Parà)	»	»	»	»	140	140	»	»
Manaos	»	»	»	190	190	190	»	»
Nuova York	»	»	»	»	»	»	»	235

(1) Ai prezzi indicati, in lire italiane, pei porti di Cadice e Barcellona devono aggiungersi 5 *pesetas* per tassa d'imbarco per ciascun emigrante; più come tassa d'immigrazione *pesetas* 16.70 pel porto di Nuova York e 8.35 per quello di Avana.

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Trans-atlantica di Barcellona
Montevideo	146. »
Buenos Aires	146. »
La Guayra	182.50
Puerto Cabello	182.50
Sabanilla	182 50
Colon	182 50
Vera Cruz	182.50
Avana	164 25
Nuova York	164.25

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Ligure Brasiliana	Folch e C.	Transatlantica Francese	Pinillos, Isquierdo & C.
Buenos Aires	150. »	150. »	150. »	»	150. »	»	»
Montevideo	150. »	150. »	150. »	»	150. »	»	»
Santos	150. »	150. »	»	»	»	150. »	»
Rio de Janeiro	150. »	150. »	»	»	»	150. »	»
Belem (Parà)	»	»	»	150. »	»	»	»
Manaos	»	»	»	210. »	»	»	»
La Guayra	»	»	175. »	»	»	175. »	»
Puerto Cabello	»	»	175. »	»	»	175. »	»
Sabanilla	»	»	175. »	»	»	175. »	»
Colon	»	»	175. »	»	»	175. »	»
Vera Cruz	»	»	175. »	»	»	»	»
Avana	»	»	160. »	»	160. »	»	150. »
Nuova York	»	»	160. »	»	»	»	»
Nuova Orleans	»	»	»	»	»	»	140. »

Austria.

Trieste.

DESTINAZIONI	Cunard Line	Compagnia Austro-Americana Fratelli Cosulich
Nuova York	185. »	»
La Guayra	»	205. »
Puerto Cabello	»	210. »
Sabanilla	»	215. »
Colon	»	220. »
Vera Cruz	»	225. »

PORTI AMERICANI

America Settentrionale.

Montreal.

DESTINAZIONI		Allan Line	Dominion Line	Canadian Pacific R. Co.
Liverpool	Vapori rapidi	133.90	133.90	128.75
	Id. commerciali	128.75		
Anversa		144.20	»	164.80
Havre		»	»	164.80
Brema		144.20	»	164.80
Amburgo		144.20	»	164.80
Prepagati:				
Liverpool		136.50	136.50	136.50
Anversa		175.10	175.10	»

Boston.

DESTINAZIONI	Dominion Line	Cunard Line	Leyland Line	White Star Line
Genova	»	»	»	175.10
Napoli	»	»	»	175.10
Palermo	»	»	»	185.40
Liverpool	144.20	144.20	144.20	»
Prepagati:				
da Genova a Boston	»	»	»	180.25
» Napoli »	»	»	»	180.25
» Palermo »	»	»	»	185.40
» Liverpool »	142.90	142.90	142.90	»

Halifax.

DESTINAZIONI	Allan Line		Dominion Line
	Celeri	Commerciali	
Liverpool	130. »	125. »	130. »
Glasgow	130. »	125. »	130. »
Anversa	140. »	140. »	»
Brema	140. »	140. »	»
Amburgo	140. »	140. »	»
Christiania	155. »	150. »	155. »
Prepagati:			
Liverpool	132.50		132.50
Glasgow	145. »		145. »
Anversa	170. »		170. »
Christiania	147.50		147.50

Nuova York.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce Rapidi	La Veloce Commerciali	Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Linie Rapidi	Hamburg Amerika Linie Commerciali	Anglo-Italiana (Anchor Line) Rapidi	Anglo-Italiana (Anchor Line) Commerciali	La Patria (Fabre Line) Rapidi	La Patria (Fabre Line) Commerciali	G. Fornari (Prince Line)	Compagnie Générale Transatlantique (via *Havre*)	American Line (via *Liverpool*)	Holland-American Line (via *Anversa*)	Cunard Line
Genova	103. »	98. »		103. »	88. »		98 »		98. »		93. »	155. »	155. »	190. »	155. »
Napoli	103. »	98. »		103. »	88. »		98. »		98. »		93. »	155. »	155. »	190. »	155. »
Palermo	113. »	108. »		113. »	98. »		108. »		108. »		103. »	»	165. »	»	165. »
Messina	113. »	108. »		113. »	98. »		108. »		108. »		103. »	»	165. »	»	165. »
Havre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	165. »	»	»	»
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:															
Genova	170. »	165. »	150. »	175. »	160. »	150. »	160. »	145. »	165. »	145. »	145. »	210. »	»	184. »	»
Napoli	170. »	165. »	150. »	175. »	160. »	150. »	160. »	145. »	165. »	145. »	145. »	»	»	»	»
Palermo	180. »	175. »	160. »	185. »	170. »	160. »	170. »	155. »	175 »	155. »	155. »	»	»	»	»
Messina	180. »	175. »	160. »	185. »	170. »	160. »	170. »	155. »	175. »	155. »	155. »	»	»	»	»
Havre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	180. »	»	»	»

Filadelfia.

DESTINAZIONI	Red Star Line
Anversa	160. »
Da Anversa a Filadelfia (prepagato)	170. »

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana
Palermo	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato)	185.40

America Centrale.

Avana.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	Norddeutscher Lloyd	Pinillos, Izquierdo & C.	Hamburg Amerika Linie
Genova	190	»	»	»	»
Barcellona	165	»	»	165	»
Cadice	165	»	»	150	»
Coruña	150	150	150	150	133
Santander	150	150	»	150	133
Canarie	»	»	»	150	»
Havre	»	»	»	»	133
Amburgo	»	»	»	»	133
Brema	»	»	170	»	»

Nota. — Tutte le Compagnie di navigazione vendono biglietti di chiamata (prepagati) agli stessi prezzi dei biglietti di passaggio.

Puerto Cabello.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique	La Veloce	Hamburg Amerika Linie
Cadice	180	»	»	»
Barcellona	180	»	»	»
Genova	175	»	180	»
Marsiglia	»	175	180	»
Bordeaux	»	175	»	»
St. Nazaire	»	175	»	»
Havre	»	»	»	312
Amburgo	»	»	»	312

La Guayra.

DESTINAZIONI	La Veloce	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique
Cadice	»	175	»
Barcellona	»	175	225
Genova	175	175	»
Napoli	175	175	»
Marsiglia	»	175	130
St. Nazaire	»	»	400
Bordeaux	»	»	400
Prepagati.			
da Cadice	»	175	»
» Barcellona	»	175	»
» Genova	»	175	»
» Napoli	»	175	»
» Marsiglia	»	»	175

America Meridionale (1).

Bahia.

DESTINAZIONI	Transports maritimes	Messageries maritimes	Royal Mail	Pacific R. N. Mail	Amburghese Sud-Americana
Marsiglia	206	»	»	»	»
Genova	206	»	»	»	»
Napoli	206	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	175	»
Bordeaux	»	(a) 200	»	»	»
La Pallice	»	»	»	225	»
Cherbourg	»	»	225. »	»	»
Boulogne	»	»	»	»	225

(a) Lo stesso prezzo pei biglietti di chiamata.

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud Americana	Ligure Brasiliana
Liverpool	202. »	»	»
Lisbona	126.25	126.25	125. »
Havre	202. »	202. »	»
Amburgo	»	227.25	»
Genova	»	»	160. »
Napoli	»	»	172.60

Nota. — Pei biglietti di chiamata (prepagati) le tre Compagnie fanno pagare gli stessi prezzi.

(1) Pei porti del Brasile, ai prezzi indicati si deve aggiungere la tassa di reis 5000 imposta dal Governo Brasiliano per ciascun passeggiero di 3ª classe imbarcato.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries Maritimes	Chargeurs Réunis	Pacific Steam Navig. Company	Norddeutscher Lloyd	Hamburg Amerika Linie
Cherbourg	202	»	»	»	»	»
Southampton	202	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225	»	»	»	»
Havre	»	»	150	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227.25	»	»
Anversa	»	»	»	»	180	»
Brema	»	»	»	»	180	»
Amburgo	»	»	»	»	180	227.25
Rotterdam	»	»	»	»	»	227.25

Nota. — I biglietti di chiamata hanno gli stessi prezzi dei biglietti di passaggio.

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce	Ligure Brasiliana	Transports maritimes
	Celeri	Commerciali			
Genova	160	140	140	140	da 130 a 170
Napoli	160	140	140	140	da 130 a 170
Prepagati:					
da Genova	143		143	143	»
da Napoli	143		143	143	»

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Ligure Brasiliana	Transports Maritimes	Italia
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali			
Genova	170	160	170	150	150	140	150
Napoli	170	160	170	150	150	140	150
Marsiglia	170	160	170	150	150	140	150
Barcellona	195	185	195	175	175	»	»
Da Genova o Napoli a Santos (prepagato)	143	143	143	143	143	160	»

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Transports Maritimes	Puglia	Gelidense
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
Barcellona	190	165	190	165	190	190	165	165	165
Marsiglia	190	165	190	165	190	190	165	165	165
Genova	190	165	190	165	190	190	165	165	165
Napoli	190	165	190	165	190	190	165	165	165
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagato)	180	160	180	160	180	160	160	160	160

Buenos

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Italia	Puglia	Amburghese Sud-Americana
Genova	200	200	190	170	»
Napoli	200	200	190	170	»
Messina	210	210	200	180	»
Catania	210	210	200	180	»
Palermo	210	210	200	180	»
Barcellona	205	205	195	»	»
Vigo	»	»	»	»	200
Cadice	»	»	»	»	»
Malaga	»	»	»	»	»
Marsiglia	»	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	225
Bordeaux	»	»	»	»	»
La Pallice	»	»	»	»	»
Liverpool	»	»	»	»	»
Southampton	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	225
Brema	»	»	»	»	»
Anversa	»	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (prepagato)	197.50	197.50	185	»	»
Da Messina o Palermo a Buenos Aires (prepagato)	207.50	207.50	»	»	»

ires.

ansatlantica di Barcellona	A. Folch e C.	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Nord-deutscher Lloyd	Società Anonima Genovese
180	160	180	»	»	»	»	150
180	160	180	»	»	»	»	150
190	»	»	»	»	»	»	»
190	»	»	»	»	»	»	»
190	»	»	»	»	»	»	»
180	160	180	»	»	»	»	»
180	175	»	202	200	200	150	»
180	160	»	»	»	»	»	»
»	160	»	»	»	»	»	»
»	160	180	»	»	»	»	»
»	»	»	»	227 25	»	225	»
»	»	»	»	»	185	»	»
»	»	»	202	»	»	»	»
»	»	»	227.25	»	»	»	»
»	»	»	»	227.25	»	225	»
»	»	»	202	200. »	200	»	»
»	»	»	»	»	»	200	»
»	»	»	»	»	»	200	»
»	»	»	»	252.50	»	225	»
»	»	170	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»

ALLEGATO C.

Noli praticati negli anni 1900 e 1901 per il trasporto di passeggieri di 3ª classe dall'Italia a Nuova York, a Rio de Janeiro e Santos, e al Plata, in confronto con i noli massimi per le stesse destinazioni, stabiliti a norma della legge 31 gennaio 1901, per gli anni 1902 e 1903 (1).

A. — Nuova York.

SOCIETÀ	Porto di partenza	1900	1901 gennaio-agosto	1901 settembre-dicembre	1902 (2)	1903 (2)
Navigazione Generale italiana	Genova	180	180	175 a 185	175 a 185	175 a 200
	Napoli	165	165 a 185			
La Veloce	Genova	»	175 a 190	170 a 185	175 a 185	175 a 200
	Napoli	»	175 a 185			
Anchor Line (ora Anglo-Italiana, noleggiatrice)	Genova	»	»	165 a 175	150 a 165	140 a 175
	Napoli	165	165 a 191			
Cyprien Fabre e C. (ora La Patria, noleggiatrice). . . .	Genova	»	»	165	160 a 180	150 a 195
	Napoli	165	165			
Prince Line (ora Fornari, noleggiatore)	Genova	180 a 200	165 a 180	165	160 a 165	165 a 180
	Napoli	165 a 175	165 a 185			
Hamburg-Amerika Linie . . .	Genova	200	200	165 a 210	135 a 190	140 a 200
	Napoli	191	165 a 191			
Norddeutscher Lloyd	Genova	200	200	210	185	190 a 200
	Nopoli	191	191			
Transatlantica di Barcellona .	Genova	180	180	175	175	175 a 190
	Napoli	»	165 a 180			

(1) I dati contenuti nel presente prospetto, per l'anno 1900 e per i primi 8 mesi del 1901, sono stati forniti dai RR. Ispettori dell'emigrazione dei porti di Genova, Napoli e Palermo.

(2) Nell'allegato A sono indicati i noli consentiti ai vari vettori per ciascun piroscafo, dall'attuazione della legge in poi. Nel presente prospetto sono indicati soltanto i più alti e i più bassi fra i noli massimi stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri o approvati dal Commissariato.

B. — Rio de Janeiro e Santos (Brasile).

SOCIETÀ	Porto di partenza	1900	1901 gennaio-agosto	1901 settembre-dicembre	1902	1903
Navigazione Generale Italiana	Genova	150	150 a 170	165	160	165 a 180
	Napoli	»	»			
La Veloce	Genova	150 a 170	150	165 a 175	160	165 a 180
	Napoli	150 a 170	150 a 170			
La Ligure-Brasiliana	Genova	130 a 160	150	165	160	160 a 165
	Napoli	»	»			
Transports maritimes	Genova	150 a 170	150 a 170	150 a 165	160	165
	Napoli	»	110			
Ottavio Zino	Genova	»	»	165	160	165
	Napoli	»	150			

C. — Plata.

SOCIETÀ	Porto di partenza	1900	1901 gennaio-agosto	1901 settembre-dicembre	1902	1903
Navigazione Generale Italiana	Genova	180 a 220	170 a 200	170 a 230	170 a 185	175 a 200
	Napoli	»	»			
La Veloce	Genova	180 a 220	200	170 a 210	170 a 175	180 a 200
	Napoli	»	170			
Italia	Genova	200	125 a 150	175 a 200	170 a 175	185
	Napoli	»	»			
Puglia (ora Saviotti, noleggiatore)	Genova	180 a 200	150	150 a 180	»	180
	Napoli	»	»			
Gelidense	Genova	180 a 200	100 a 170	170 a 180	»	»
	Napoli	180 a 200	100			
Transports maritimes	Genova	180 a 200	150	150 a 190	170	180
	Napoli	»	»			
Transatlantica di Barcellona.	Genova	180 a 200	150 a 200	175 a 190	170	180 a 185
	Napoli	»	165 a 180			

ALLEGATO D.

Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di dicembre 1903 e gennaio e febbraio 1904.

Dicembre 1903.

Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli proposti dal vettore	Noli fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Noli praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana.					
Sicilia	Genova	Plata	230	200	[illegible]
Sardegna	Id.	Nuova York	205	200	190
Orione	Id.	Plata	230	200	200
La Veloce.					
Centro America	Genova	Centro America	200	200	[illegible]
Duchessa di Genova	Id.	Plata	210	200	[illegible]
Città di Genova	Id.	Brasile	180	165	155
Duca di Galliera	Id.	Plata	210	200	200
Norddeutscher Lloyd.					
Hohenzollern	Genova	Nuova York	200	200	[illegible]
Italia.					
Toscana	Genova	Plata	210	185	[illegible]
Ravenna	Id.	Id.	210	185	[illegible]
Hamburg-Amerika Linie.					
Prinz Oscar	Genova	Nuova York	205	185	[illegible]
La Patria.					
Patria	Napoli	Nuova York	165	165	[illegible]
Germania	Id.	Id.	195	195	[illegible]

Segue Dicembre 1903.

Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli: proposti dal vettore	Noli: fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Noli: praticati dal vettore
Compagnia Transatlantica di Barcellona.					
P. de Satrustegui	Genova	Plata	200	185	180
Manuel Calvo	Id.	Centro America	200	195	195
Leone XIII	Id.	Nuova York	185	180	165
La Ligure-Brasiliana.					
Re Umberto	Genova	Brasile	180	165	165
Giuseppe Fornari.					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	185	175	175
Anglo-Italiana.					
Calabria	Napoli	Nuova York	180	175	175
California	Id.	Id.	165	140	140
Transports maritimes.					
Aquitaine	Genova	Plata	200	180	180
Italie	Id.	Id.	200	180	180
Poitou	Id.	Brasile	200	165	165
Cunard Line.					
Carpathia	Napoli	Nuova York	190	190	190
White Star Line.					
Romanie	Napoli	Boston	195	195	195

Gennaio 1904.

Piroscafi	Porto di partenza	Destinazione	Noli proposti dal vettore	Noli fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	Noli praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana.					
Lombardia	Genova	Nuova York	205	200	[illegible]
Perseo	Id.	Plata	230	200	[illegible]
Liguria	Id.	Nuova York	205	200	[illegible]
Sirio	Id.	Plata	230	200	[illegible]
Manilla	Palermo	Nuova Orleans	205	200	[illegible]
La Veloce.					
Venezuela	Genova	Centro America	200	200	[illegible]
Nord America	Id.	Nuova York	205	200	[illegible]
Savoia	Id.	Plata	230	200	[illegible]
Las Palmas	Id.	Brasile	190	165	165
Città di Napoli	Id.	Nuova York	205	190	[illegible]
Norddeutscher Lloyd.					
Prinzess Irene	Genova	Nuova York	200	200	[illegible]
Hohenzollern	Id.	Id.	200	200	[illegible]
Hamburg-Amerika Linie.					
Prinz Adalbert	Genova	Nuova York	205	185	[illegible]
Palatia	Id.	Id.	200	190	[illegible]
Italia.					
Antonina	Genova	Plata	210	185	[illegible]
La Plata	Id.	Id.	210	185	[illegible]
La Patria.					
Massilia	Napoli	Nuova York	155	150	[illegible]

Segue **Gennaio 1904.**

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI proposti dal vettore	NOLI fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	NOLI praticati dal vettore
Compagnia Transatlantica di Barcellona.					
Montevideo	Genova	Centro America	200	195	195
Buenos Aires	Id.	Nuova York	185	180	165
La Ligure Brasiliana.					
Rio Amazonas	Genova	Brasile	190	165	165
Anglo-Italiana.					
Perugia	Napoli	Nuova York	180	175	175
Victoria	Id.	Id.	165	140	140
Transports maritimes.					
Algérie	Genova	Brasile	200	165	165
		Plata	200	180	180
Provence	Id.	Id.	200	180	180
Les Alpes	Id.	Brasile	200	165	165
Società anonima Genovese.					
Governor	Genova	Plata	170	170	170
Cunard Line.					
Aurania	Napoli	Nuova York	200	190	190
White Star Line.					
Republic	Napoli	Boston	205	190	175

Febbraio 1904.

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI proposti dal vettore	NOLI fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	NOLI praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana.					
Sicilia	Genova	Nuova York	205	200	180
Umbria	Id.	Plata	230	200	200
Vincenzo Florio	Id.	Nuova York	180	180	165
Orione	Id.	Plata	230	200	200
Lombardia	Id.	Nuova York	205	200	180
La Veloce.					
Centro America	Genova	Centro America	200	200	200
Città di Torino	Id.	Nuova York	195	175	165
Duchessa di Genova	Id.	Plata	210	200	200
Città di Genova	Id.	Brasile	190	165	165
Duca di Galliera	Id.	Plata	210	200	200
Nord America	Id.	Nuova York	205	200	190
Norddeutscher Lloyd.					
Lahn	Genova	Nuova York	200	200	200
Prinzess Irene	Id.	Id.	200	200	200
Königin Luise	Id.	Id.	200	195	195
Hamburg-Amerika Linie.					
Prinz Oscar	Genova	Nuova York	205	190	190
Prinz Adalbert	Id.	Id.	190	190	190
Italia.					
Toscana	Genova	Plata	210	185	185
Ravenna	Id.	Brasile	190	170	170
		Plata	210	185	185
La Patria.					
Roma	Napoli	Nuova York	200	195	185
Neustria	Id.	Id.	170	150	150

Segue **Febbraio 1904.**

PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI proposti dal vettore	NOLI fissati dal Ministro degli Esteri o approvati dal Commissariato	NOLI praticati dal vettore
Compagnia Transatlantica di Barcellona.					
P. de Satrustegui	Genova	Plata	200	185	175
Montserrat	Id.	Centro America	200	195	195
Manuel Calvo	Id.	Nuova York	185	180	165
La Ligure-Brasiliana.					
Re Umberto	Genova	Brasile	190	165	165
Anglo-Italiana.					
Calabria	Napoli	Nuova York	180	175	175
Italia	Id.	Id.	—	185	185
Transports maritimes.					
France	Genova	Brasile	200	165	165
		Plata	200	180	180
Aquitaine	Id.	Brasile	200	165	165
Giuseppe Fornari.					
Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	180	175	175
Napolitan Prince	Id.	Id.	180	175	175
Cunard Line.					
Carpathia	Napoli	Nuova York	200	190	190
Aurania	Id.	Id.	200	190	190
White Star Line.					
Romanic	Napoli	Boston	210	195	195
Canopic	Id.	Id.	210	195	195

ALLEGATO E.

Parere del Consiglio superiore di marina.

(Adunanza dell'11 aprile 1904).

Presenti: Vice-ammiraglio PALUMBO, presidente — Tenente generale del Genio navale MARTINEZ, membro ordinario — Vice-ammiraglio MIRABELLO, membro ordinario — Contr'ammiraglio GAVOTTI, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Maggior generale macchinista SANGUINETTI, membro ordinario — Ispettore del Corpo delle Capitanerie di porto, direttore generale della marina mercantile FIORITO, membro straordinario.

Veduta la nota ministeriale sopra indicata con la quale il Consiglio, ai termini dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, è chiamato a pronunciarsi sui noli massimi da stabilirsi pel trasporto degli emigranti durante il secondo quadrimestre del corrente anno, non avendo alcuni vettori accettato i noli che il Commissariato dell'emigrazione, in seguito all'esame delle loro domande, si è dimostrato disposto a consentire:

Udita la lettura della relazione allegata;

Tenuti presenti i criteri di massima stabiliti con le precedenti deliberazioni, ed esaminate le ragioni addotte dai vettori in appoggio dei richiesti aumenti e quelle per cui il Commissariato ritiene equi i noli da esso proposti, che sono, pochissime eccezioni fatte, quelli fissati pel quadrimestre in corso;

Considerato che al mantenimento dei noli attuali si è indotto il Commissariato per non essersi verificate variazioni di grande importanza sia nel mercato generale dei noli che nel prezzo dei carboni;

Visti i pareri favorevoli al riguardo espressi dalla Direzione generale della Marina mercantile, dagli Ispettorati esistenti nei porti d'imbarco, dalle Camere di commercio di Napoli, Palermo e Messina e dalle Capitanerie di porto di Napoli, Genova e Palermo;

Il Consiglio

è d'avviso che, a riguardo di quei vettori i quali, o per tutti i propri piroscafi e per tutte le linee, o solamente per alcuni piroscafi e per alcune linee, non hanno accettato le proposte del Commissariato, i noli massimi pel secondo quadrimestre del corrente anno possano essere stabiliti come segue:

1° *Transports maritimes*. Considerato che nessuna valida ragione giustifica la domanda della Società, la quale pretenderebbe che i noli da lire 165 pel Brasile e da lire 180 per il Plata fossero portati a lire 200 per entrambe le linee; che però pei migliori piroscafi della Società medesima, con velocità superiore alle 12 miglia, potrebbe accordarsi un lieve aumento, tanto pei viaggi del Brasile che del Plata, allo scopo di parificarli meglio a quelli di seconda categoria della *Veloce*, in considerazione che, stando alle assicurazioni del rappresentante la Società, sarebbero eliminati gli inconvenienti rilevati in passato per i viaggi di ritorno (ritardi, talora, di parecchi giorni, nelle partenze);

Il Consiglio è di parere che, quando l'esperienza del secondo quadrimestre avrà dimostrato essere totalmente cessati i predetti inconvenienti in guisa da avere come una specie di garanzia che essi non si verificheranno più in avvenire, si potrà accordare pei migliori piroscafi l'aumento di lire 5 proposto dal relatore.

2° *Transatlantica di Barcellona*. Considerato che i noli stabiliti pei piroscafi di questa Società in lire 180 per gli Stati Uniti, lire 185 per il Plata e lire 195 per il Centro America, sono abbastanza rimunerativi; che poco o nessun valore hanno le ragioni addotte dalla Società stessa a giustificazione del richiesto aumento, e che non bisogna trascurare l'inconveniente derivante dai numerosi scali che i piroscafi della *Transatlantica* fanno nei porti di Spagna;

Il Consiglio, associandosi alla proposta del relatore, non può che condividere il parere del Commissariato per il rigetto della domanda di aumento dei noli come sopra stabiliti.

3° Società *La Veloce*. Considerato che i piroscafi della Società *Italia* adibiti alle linee del Brasile e del Plata e quelli della “ Veloce „ che fanno servizio sulle medesime linee, sono pressochè uguali per epoca di costruzione, assetto interno, tonnellaggio, ecc., e che non sembra il caso di attribuire soverchia importanza alla lieve differenza di velocità, e che perciò non sarebbe giustificata la disparità di trattamento in quanto alla misura dei noli, il Consiglio (a maggioranza) è di avviso che pei piroscafi *Città di Milano* e *Città di Torino* della *Veloce* possa consentirsi il richiesto aumento di lire 5

portande così il nolo da lire 165 a lire 170 per la linea del Brasile e da lire 180 a 185 per la linea del Plata, come fu proposto dalla Direzione generale della Marina mercantile.

4° *Ottavio Zino.* Considerato che non si è verificato nessun fatto nuovo il quale giustifichi l'aumento richiesto da questo vettore pei suoi piroscafi *Equità* ed *Attività* sulle linee di New York e del Plata, il Consiglio (a maggioranza) è di parere che siano da mantenersi, come propone il Commissariato, i noli del quadrimestre in corso, e cioè per la linea di New York in lire 170 pel primo di detti piroscafi e lire 165 pel secondo, e per la linea del Plata in lire 175 per tutti e due i piroscafi, tenuto anche presente che questi noli furono già stabiliti in misura alquanto superiore a quelli dei piroscafi di uguale ed anche maggior velocità, in considerazione del trattamento fatto agli emigranti e di altre qualità dei trasporti.

5° *Giacomo Rossi.* Considerato che il piroscafo *San Gottardo* di questo vettore si è dimostrato così deficiente nella velocità che non sarebbe giustificata un'eccezione al criterio di massima cui deve informarsi la determinazione dei noli, il Consiglio conviene col Commissariato che non sia da accogliersi la domanda del Rossi per un aumento di lire 5 sui noli fin qui praticato per detto piroscafo, in lire 155 per New York, lire 150 per il Brasile e lire 165 per il Plata.

6° *Anonima Genovese.* Considerato che il piroscafo *Governor* di questa Società è, al pari del *San Gottardo*, scadente per quanto riguarda la velocità, e che non è da tenere in conto le ragioni addotte per giustificare il richiesto aumento di lire 5 sul nolo pei viaggi del Plata fissato in lire 170, cioè aumento nel prezzo dei carboni e previsione di uno scarso numero di emigranti pel prossimo quadrimestre; il Consiglio (a maggioranza) opina col Commissariato che non sia il caso di accogliere la domanda della Società.

Firmati: FIORITO — SANGUINETTI — GUERCI — GAVOTTI — MIRABELLO — MARTINEZ — PALUMBO.

REPUBBLICA DEL PARAGUAY

Legge 9 ottobre 1903 sull'immigrazione

Pubblichiamo qui appresso la traduzione della legge sull'immigrazione della Repubblica del Paraguay, promulgata il 9 ottobre 1903. Il testo di detta legge è stato pubblicato nel *Diario Oficial* della Repubblica del Paraguay, del 14 ottobre 1903.

Legge sull'immigrazione, del 9 ottobre 1903.

Art. 1. — Si ritiene immigrante, per gli effetti della presente legge, ogni straniero atto al lavoro che non abbia ancora compiuti i 50 anni, il quale giunga per la prima volta nella Repubblica, con lo scopo di stabilirvisi, e che possa attestare, oltre alla sua buona condotta, la sua qualità di agricoltore, industriale, professionista, artigiano, meccanico, professore, elettricista o ingegnere in qualunque ramo, con certificati dei consoli o agenti d'immigrazione del Paraguay all'estero, e con la testimonianza di due persone. Queste devono essere riconosciute idonee da certificati delle autorità del domicilio dell'immigrante, autenticati dai consoli o agenti d'immigrazione del Paraguay, che sono accreditati nel paese di residenza dell'immigrante, o mediante titoli o diplomi riconosciuti validi e debitamente legalizzati. Questi agenti spediranno o legalizzeranno i certificati suddetti, senza percepire alcun emolumento, sotto pena di incorrere nella perdita della carica.

Art. 2. — Il Potere esecutivo è autorizzato a incoraggiare a preferenza l'immigrazione di quella categoria di persone che esso giudichi più adatta alle condizioni del paese, o quella che ritenga più laboriosa, e a frenare, con opportuni provvedimenti, l'immigrazione viziosa, inutile o dannosa. Può anche limitare o sospendere temporaneamente la spedizione dei biglietti di viaggio per immigranti; ma questa sospensione non potrà essere decretata, se non dopo aver udito, con l'anticipazione necessaria, il Consiglio dei Ministri.

Art. 3. — Ogni immigrante che venga per conto proprio, e possieda un capitale minimo di 50 *pesos* oro effettivi, se solo, o di 30 *pesos* oro per ciascun uomo adulto, se capo di famiglia, godrà dei seguenti benefici:

1° un passaggio di 2ª classe per il viaggio, da qualsiasi punto del Rio della Plata o Paranà, il quale passaggio sarà richiesto, nel luogo d'imbarco, all'agente d'immigrazione o all'agente consolare del Paraguay e alla Direzione generale d'immigrazione;

2° lo sbarco, per conto degli Uffici d'immigrazione, insieme coi suoi bagagli, attrezzi ed altri oggetti di lavoro che portasse con sè, e il godimento gratuito dei mobili e attrezzi (*guinches*) della nave.

Nessuna persona o impresa privata potrà, senza l'autorizzazione degli Uffici d'immigrazione, assumere a suo carico lo sbarco degli immigranti, nè dei loro bagagli o effetti, sotto pena di incorrere in una multa che non sarà superiore ai 50 *pesos* oro (*pesos fuertes*) per ogni immigrante, la prima volta, al doppio la seconda, e così successivamente. A garanzia del pagamento di detta multa restano la nave e gli attrezzi dell'imbarcazione con la quale si fosse praticato lo sbarco indebito;

3° l'alloggio o il mantenimento a spese dello Stato per i primi 8 giorni seguenti allo sbarco, e, in caso di malattia in questo periodo di tempo o durante il viaggio, l'assistenza fino alla guarigione.

Passato il termine degli 8 giorni, ciascun immigrante di età maggiore dei 10 anni pagherà, per l'alloggio e il mantenimento, 40 *centavos* al giorno, e quelli al disotto dei 10 anni 20 *centavos* in oro o in moneta equivalente di corso legale, al cambio ufficiale del giorno, a meno che si tratti di immigranti fatti venire con contratto direttamente dallo Stato per le sue colonie. Questi hanno diritto al mantenimento e all'alloggio fino all'arrivo a destinazione.

4° l'introduzione, in esenzione da ogni tassa, delle suppellettili di uso personale, dei mobili ed utensili di uso domestico, semenze, ed in generale delle macchine e degli strumenti industriali o agricoli, ferramenta, attrezzi dell'arte o del mestiere, animali da razza e un'arma da caccia per ogni uomo adulto, fino al valore che sarà determinato dal Potere esecutivo, purchè questi oggetti siano di uso e proprietà dell'immigrante;

5° trasporto, per conto dello Stato, nel luogo della Repubblica dove l'immigrante desideri fissare la sua residenza, purchè detto luogo sia situato sulla ferrovia o presso un fiume navigabile e offra mezzi facili di trasporto.

6° l'assistenza gratuita per parte degli Uffici d'immigrazione o dei suoi agenti relativamente alle informazioni di cui l'immigrante abbia bisogno e ai contratti che voglia stipulare su locazione di servizi o d'opera.

Art. 4. — Godranno dei benefici accordati dall'articolo precedente, ad

eccezione di quelli indicati nel n. 6, le persone di più di 50 anni di età, i valetudinari e gl'inabili al lavoro per mutilazione o per qualche difetto fisico, purchè dimostrino di aver mezzi sufficienti per potersi mantenere, o di far parte di una famiglia, nella quale siano almeno due persone valide, che si possano considerare come immigranti secondo il concetto della presente legge, e siano già stabilite nel paese, abbiano mezzi sufficienti per potersi mantenere, e che essi vengano a vivere in qualche modo a spese della famiglia medesima.

Art. 5. — Degli stessi vantaggi, di cui all'articolo precedente, godranno anche le mogli ed i figli minorenni degli immigranti, purchè, se adulti, siano riconosciuti adatti e di buona condotta.

Art. 6. — Ogni immigrante, venuto per contratto con imprese private, o chiamato da persone di famiglia già stabiliti nel paese, godrà ugualmente del vantaggio che accordano i numeri 1° e 4° dell'articolo 3, senza che sia indispensabile, in questi casi, il capitale minimo, a cui si riferisce il medesimo articolo.

Art. 7. — Per nessun motivo gl'immigranti potranno usufruire dei vantaggi, di cui si è parlato precedentemente, per dirigersi in un altro paese, attraverso il territorio della Repubblica, sotto pena di rimborsare tutte le spese incontrate per il pagamento dei biglietti di passaggio, per lo sbarco, l'alloggio, il mantenimento, ecc.; e la Direzione generale d'immigrazione ha facoltà di far sospendere il viaggio ai contravventori, se lo crede necessario.

A tale effetto i capitani di porto della Repubblica, di propria iniziativa o ad istanza degli Uffici d'immigrazione, faranno osservare la disposizione di questo articolo, e avranno anch'essi la facoltà di sospendere provvisoriamente la partenza delle navi.

Art. 8. — Il trasporto degli immigranti, di cui all'articolo 3, numero 1°, sarà pattuito per contratto ogni anno con le Compagnie di navigazione, a licitazione pubblica e in conformità delle condizioni stabilite dalla Direzione generale d'immigrazione e dai regolamenti. Il risultato della licitazione sarà sottoposto all'approvazione del Potere esecutivo; e a garanzia del pagamento delle multe, che si fossero stabilite nei contratti di trasporto, resteranno la nave, gli attrezzi e i mobili della nave stessa.

Art. 9. — I capitani delle navi che trasportano immigranti esigeranno che i bagagli e gli attrezzi appartenenti a questi siano depositati nelle stive (*bodegas*), o in luogo sicuro, e dovranno, al loro arrivo, consegnarli insieme con gli emigranti stessi, alla relativa autorità, sotto pena da parte della compagnia o agenzia della perdita del diritto all'importo dei biglietti degl'immigranti imbarcati che non arrivassero alla loro destinazione.

Art. 10. — G'interessati, di cui all'articolo 6, dovranno presentare

alla Direzione generale d'immigrazione la relativa domanda in doppio esemplare, notificando, oltre ai requisiti indicati nell'articolo 1, il numero d'individui o di famiglie che desiderano introdurre, la loro età, professione e nazionalità, dichiarando che rispondono della verità della propria dichiarazione e della fedele osservanza di dette condizioni. A tale scopo presteranno una garanzia soddisfacente alla Direzione generale, per l'importo dei passaggi richiesti, la quale garanzia diventerà effettiva, in caso non si faccia il debito uso dei passaggi domandati o non s'imbarchino le persone arrivate, o se risulti non trattarsi di immigranti nei termini della legge, o se questi non si siano presentati, al loro arrivo, per la loro annotazione alla Direzione generale o agli Uffici d'immigrazione.

Art. 11. — Il duplicato della domanda, di cui all'articolo precedente, sarà inviato al rispettivo agente consolare o d'immigrazione, il quale, se la domanda è regolare, ne comunicherà il contenuto agli interessati per la firma, e perchè sia mandato alla Direzione generale una volta adempiuto a questi obblighi.

Art. 12. — Per gli scopi della presente legge, i consoli della Repubblica saranno considerati come agenti d'informazioni e di propaganda all'estero. Il Potere esecutivo potrà nominare agenti speciali, ove lo creda necessario. Gli uni e gli altri procederanno di accordo con la Direzione generale nella propaganda a favore del Paraguay.

Art. 13. — I Consoli di qualsiasi grado o agenti speciali, se ci sono, potranno essi stessi spedire ordini di passaggio fluviali per emigranti ai consoli generali del Paraguay a Buenos Aires e Montevideo sotta la stretta osservanza delle condizioni e delle disposizioni della presente legge. Tanto in questo caso, quanto se gli ordini di passaggio si ricevessero dal Ministero competente, si esigerà che sia provata la identità degli interessati, e che sia dato immediatamente alla Direzione generale il relativo avviso del numero d'immigranti imbarcati e della nave che li trasporta, e sia mandato ogni mese al medesimo Ufficio l'elenco particolareggiato dei biglietti dispensati.

Gli ordini di passaggi per immigranti, che si spediscano per il Ministero dovranno rendersi effettivi dentro 30 giorni, da quando furono ricevuti, passati i quali non saranno più validi e si farà risultare in essi il loro annullamento.

Art. 14. — In nessun caso i consoli o agenti d'immigrazione rilasceranno certificati o biglietti di viaggio a favore d'individui di razza gialla o nera, di persone affette da malattia contagiosa, di mendicanti, zingari nè a favore di galeotti o di persone sottoposte a procedimento penale in Tribunali stranieri.

Art. 15. — I Paraguayani che desiderino di tornare in patria, potranno

ottenere passaggi per sè e per la propria famiglia da qualsivoglia dei paesi vicini, e godere del medesimo vantaggio degli immigranti, purchè si trovino assenti per motivo di guerra o altre circostanze eccezionali, e ritornino per stabilirsi nel paese, previa identificazione della persona. In caso di dubbio, i consoli rimetteranno la domanda al Ministero degli affari esteri con le informazioni e i precedenti relativi.

Art. 16. — Per aver diritto al rimpatrio, è indispensabile che il richiedente si trovi inscritto nel registro del rispettivo consolato, dopo di aver provata la propria nazionalità in maniera da non lasciar luogo a dubbio alcuno.

Art. 17. — Non hanno diritto al rimpatrio i disertori degli eserciti della Repubblica che non abbiano avuto indulto, i criminali latitanti, nè quelli che già un'altra volta fossero stati rimpatriati per conto dell'erario nazionale, nè tampoco coloro che vengano per affari di carattere commerciale

Disposizioni generali.

Art. 18. — Il Commissariato generale d'immigrazione e l'Ufficio d'informazioni e scambi formeranno in appresso un Ufficio solo, che si chiamerà « Ufficio generale d'immigrazione e colonizzazione », sotto la dipendenza del Ministero degli affari esteri.

Art. 19. — Le attribuzioni del personale e le spese necessarie per il servizio di quest'Ufficio saranno determinate dai regolamenti e dalla legge del bilancio generale delle spese della Nazione.

Art. 20. — Le spese che richiederanno i suddetti servizi saranno coperte da rendite generali, in conformità delle assegnazioni corrispondenti.

Art. 21. — Le diverse autorità nazionali dovranno prestare il loro concorso alla Direzione generale d'immigrazione e colonizzazione per tutto ciò che dipende dalla stessa.

Art. 22. — Sono abrogate tutte le leggi e le altre disposizioni anteriori in materia d'immigrazione.

Art. 23. — Il Potere esecutivo pubblicherà un regolamento per l'esecuzione della presente legge.

Art. 24. — Sia notificata la presente legge al Potere esecutivo.

REPUBBLICA DEL PANAMA

Legge 11 marzo 1904, che proibisce l'immigrazione dei Cinesi, dei Turchi e dei Siriaci.

La Convenzione nazionale della Repubblica del Panama ha approvato, l'11 marzo 1904, una legge che proibisce l'immigrazione dei Cinesi, dei Turchi e dei Siriaci nel territorio della Repubblica e determina le condizioni per la permanenza nello Stato degli stranieri di quelle nazionalità che già vi risiedono.

Segue la traduzione della legge.

Legge 11 marzo 1904, relativa all'immigrazione e alla residenza dei Cinesi, dei Turchi e dei Siriaci.

Art. 1. A datare dalla pubblicazione della presente legge, sarà proibita l'immigrazione dei Cinesi, dei Turchi e dei Siriaci nel territorio della Repubblica.

Art. 2. Le Compagnie di navigazione, le Imprese di qualsiasi genere o i privati che, 30 giorni dopo la promulgazione della presente legge, introducano nel territorio della Repubblica immigranti delle nazionalità indicate nell'articolo 1°, pagheranno una multa, per ogni immigrante introdotto, di 200 *pesos* in moneta corrente e saranno tenute a riportare a loro spese le dette persone al luogo di provenienza. Se 8 giorni dopo la loro introduzione, non abbiano provveduto a trasportarle al luogo di provenienza, o ad altro luogo fuori dello Stato, pagheranno una multa addizionale di 500 *pesos* in moneta corrente, per ciascun individuo, senza che questa multa li esima dall'obbligo di portar fuori della Repubblica gli immigranti introdotti.

Art. 3. I Cinesi, i Turchi e i Siriaci domiciliati presentemente nella Repubblica, che desiderino continuare a vivere con le loro famiglie nel luogo di loro attuale residenza, avranno diritto di rimanere nella Repubblica, a condizione che vi abbiano proprietà immobiliari, possedimenti agricoli o industriali, o una occupazione lecita conosciuta.

I Cinesi, i Turchi e i Siriaci, non compresi in alcuno dei casi di cui al precedente articolo, saranno espulsi dal territorio della Repubblica, dopo che sia stato provato che essi non si trovano nelle condizioni volute per rimanervi, a datare dal trentesimo giorno dalla sanzione della presente legge, in seguito a formale notificazione di sfratto.

Art. 4. Perchè i Cinesi, i Turchi e i Siriaci residenti nella Repubblica possano usufruire della facoltà loro concessa dalla prima parte dell'articolo 3, è necessario che si presentino alla prima autorità politica del luogo nel quale risiedono, per iscriversi in un apposito registro, che sarà istituito per l'esecuzione di detta disposizione e di quelle altre che venissero emanate dal potere esecutivo nel regolamento della presente legge.

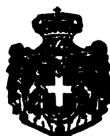
Art. 5. Gli stranieri, di cui tratta l'articolo 1° della presente legge, che venissero nel territorio della Repubblica di passaggio per altri paesi, saranno considerati come di transito e obbligati dalla prima autorità politica del porto o del luogo di arrivo a proseguire per la loro destinazione entro il termine, più breve possibile, che sarà loro indicato.

Per gli effetti del presente articolo, il Capitano del porto, o, in sua assenza, l'Ispettore di polizia del luogo, esigerà dai capitani delle navi la dichiarazione degli individui di transito che abbiano a bordo; e, insieme a questa dichiarazione, dovranno presentare i detti individui all'autorità politica rispettiva, affinchè possa darsi esecuzione alla presente disposizione. Gli stessi individui transitanti saranno tenuti a dichiarare la propria qualità innanzi all'Ispettore di polizia, ove ne fossero richiesti, perchè possa applicarsi la prescrizione contenuta nella prima parte del presente articolo.

Art. 6. Ai capitani delle navi che non si attengano alla disposizione dell'articolo precedente, sarà inflitta una multa non inferiore ai 100 *pesos* in moneta legale per ciascun individuo.

Art. 7. Nel novero delle persone alle quali si riferisce la presente legge non s'intenderanno compresi gli ufficiali diplomatici e consolari dei Governi cinese e turco, le cui credenziali saranno sufficienti per permettere loro l'ingresso nella Repubblica del Panama o la loro permanenza in essa, definitiva o transitoria, secondo i casi.

INDICE



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1904. **N. 7.**

SOMMARIO.

Relazione sui servizi dell'emigrazione in esecuzione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, presentata dal Ministro degli affari

ERRATA-CORRIGE

Pagina 28, 4ª riga, invece di *10,086*, leggasi: *10,331*.

VIA UMBRIA

1904



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1904. N. 7.

SOMMARIO.



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
—
1904

INDICE

TERZA RELAZIONE ANNUALE

SUI SERVIZI DELL'EMIGRAZIONE

INDICE DEGLI ALLEGATI ALLA RELAZIONE

RELAZIONE

DEL COMMISSARIO GENERALE DELL'EMIGRAZIONE

a S. E. il Ministro degli Affari Esteri

(On. TITTONI)

Roma, 24 marzo 1904.

Mi onoro di presentare a V. E. la terza relazione annuale sui servizi dell'emigrazione, a norma della legge. La prima accompagnava il bilancio del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio 1902-1903 e l'altra, in data 28 maggio 1903, era allegata al bilancio del 1903-1904. La presente relazione, senza ripetere tutti i particolari degli anni precedenti, si propone di riassumere quanto fu fatto per l'esecuzione della legge, dal principio della sua attuazione (2 settembre 1901) fino al presente.

Le due prime relazioni accennavano alle difficoltà incontrate nell'attuazione della legge, ma non formulavano alcuna proposta di riforma, parendo allora troppo breve la prova fattane; ora l'esperienza di due anni e mezzo ci permette di renderci conto della sua efficacia e di suggerire qualche ritocco alla legge ed al regolamento (1).

La legge 31 gennaio 1901 abbraccia il vasto problema della tutela degli emigranti nelle varie fasi del movimento, cioè nei comuni di

---

(1) La legge 31 gennaio 1901, n. 23, dispone (articolo 8) che il Ministro degli affari esteri abbia da " presentare ogni anno al Parlamento, non più tardi del mese di aprile, una relazione sui servizi dell'emigrazione, allegando un rapporto del Commissario generale sul movimento dell'emigrazione permanente e temporanea, sulle operazioni dei vettori e dei loro rappresentanti, sulle modificazioni che l'esperienza suggerisse di apportare alle norme vigenti, e sopra ogni altro punto che interessi l'emigrazione ".

La prima di dette relazioni fu riprodotta nel *Bollettino dell'emigrazione*, fascicolo n. 1 del 1902, e la seconda nel fascicolo n. 8 del 1903. La prima si compone di 37 pagine e la seconda di 55 pagine.

origine, nei porti d'imbarco, durante il viaggio per mare e nei paesi di immigrazione. Per ciò dovettero essere costituiti gli organi per le diverse funzioni: comitati locali di protezione (comunali o mandamentali); ispettori nei porti d'imbarco; commissari (medici della marina militare) che accompagnano ogni vapore che trasporta emigranti attraverso l'oceano; commissioni per i giudizi arbitrali in tutte le provincie, per giudicare sui reclami degli emigranti di fronte ai vettori e loro rappresentanti; società di patronato e di collocamento nei porti di arrivo e presso i consolati, nei paesi dove si trovano importanti nuclei di popolazione italiana o dove è più frequente il passaggio dei nostri connazionali; infine il commissariato al centro, per dare impulso e unità di indirizzo.

La legge si occupa con molto maggiore copia di disposizioni della emigrazione verso i paesi d'oltre mare, che non dell'emigrazione verso i paesi d'Europa, la quale è per la maggior parte temporanea o periodica; ma non si può dire che abbia trascurato di considerare anche questa, poichè molte disposizioni sono comuni alle due specie di emigrazione. Le informazioni raccolte dal Commissariato sui paesi esteri si diffondono per mezzo di circolari e del *Bollettino dell'emigrazione*, che si spediscono a più di tremila comitati locali, alle prefetture e sottoprefetture e ad un gran numero di giornali, oltre che alle regie Legazioni e Consolati all'estero.

Gli arruolamenti che si vogliono fare per qualunque paese estero, per imprese di lavori o per opifici industriali, sono soggetti all'approvazione del Commissariato, che esamina i contratti e prescrive idonee cautele. L'assistenza che esercitano i consoli a favore degli operai colpiti da infortuni sul lavoro si estende tanto all'emigrazione temporanea, quanto alla cosi detta permanente. E più assai si dovrà fare in avvenire, per un'efficace tutela; frattanto l'ausilio del Commissariato si esercita principalmente col mezzo di società private, cosi per l'una, come per l'altra specie di emigrazione. Infine ricordiamo che la legge ed il regolamento contengono certe proposizioni che equivalgono ad un programma di iniziative le più svariate, anche a beneficio dell'emigrazione temporanea.

Del resto, la distinzione dell'emigrazione in *temporanea* e *permanente* non ha che un significato incerto e relativo. Non si danno passaporti diversi per l'emigrazione temporanea e per la permanente. Chi potrebbe distinguere con sicurezza se l'emigrante che chiede il passaporto per la Francia, per la Svizzera, per l'Austria, ecc., vada via in emigrazione temporanea o a tempo indefinito? Bisognerebbe aspettare il suo ritorno per saperlo. Sarà piuttosto, adunque, dalla direzione che prendono i nostri operai e contadini, per alcuno degli Stati europei, ovvero per un paese transoceanico, che si potrà aver indizio a presumere la durata dell'assenza.

La stessa emigrazione per l'America è divenuta in parte temporanea e quasi periodica. Si osserva perfino un movimento di contadini che fanno nello stesso anno due campagne di raccolti, andando a lavorare nell'Argentina, dove trovano l'estate, nel tempo in cui sarebbero interrotti i lavori in Italia per la stagione invernale. Stanno via cinque mesi, compreso il viaggio di andata e ritorno; e riportano a casa forse duecento lire, nette da ogni spesa, avendo vissuto nei mesi in cui a casa loro sarebbero rimasti privi di lavoro.

Accenniamo ora ai vari argomenti trattati nella presente relazione.

Premesse alcune considerazioni sull'importanza dell'emigrazione per il nostro paese e dopo averne riassunta la statistica, diremo delle patenti rilasciate ai *vettori*, dell'autorizzazione data ai loro *rappresentanti*, come pure della *revisione periodica dei prezzi dei noli:* ossia dell'applicazione della legge per ciò che riguarda l'industria del trasporto degli emigranti.

Procederemo quindi a discorrere della *tutela degli emigranti prima della partenza*, *nei luoghi di origine*, cominciando dai Comitati mandamentali e comunali, istituiti per consigliare ed assistere gli emigranti, non solo quelli che partono per l'America o per altri paesi transoceanici, ma anche quelli che escono per le frontiere di terra e si recano negli altri Stati d'Europa o vanno sulle coste del Mediterraneo.

Daremo conto di quanto si fa dal Commissariato col mezzo di circolari e di altre pubblicazioni per illuminare gli emigranti intorno

alle condizioni dei paesi a cui intendono dirigersi. E faremo qualche cenno della tutela che si cerca di esercitare sugli emigranti minorenni e di vari altri servizi, cioè rilascio dei passaporti, vendita di biglietti prepagati e di biglietti ferroviari di prosecuzione, misure per impedire l'emigrazione clandestina.

Per quanto concerne *la protezione nei porti d'imbarco*, ci occuperemo degli alberghi e delle locande in cui vengono alloggiati e forniti di vitto gli emigranti, in attesa dell'imbarco, e dei lavori preparatorii fatti per l'istituzione dei ricoveri previsti dall'articolo 32 della legge.

Diremo poi della *protezione degli emigranti durante il trasporto*, mediante le visite delle navi e coll'opera dei medici e dei commissari governativi imbarcati a bordo dei piroscafi.

Indi passeremo alle *sanzioni giuridiche*, parlando delle infrazioni che si commettono contro la legge e il regolamento dell'emigrazione, e delle controversie che sorgono fra vettori ed emigranti, la cui risoluzione è affidata alle Commissioni arbitrali previste dall'articolo 27 della legge.

Dopo l'esposizione di quanto si è fatto per gli emigranti prima della partenza e durante il viaggio per mare, diremo della loro *protezione all'estero.*

A studiare le condizioni degli Italiani all'estero furono inviate missioni nel Brasile, nell'Argentina, negli Stati Uniti, nel Canadà, nell'Africa australe, come pure in alcuni paesi di Europa, e di esse si parlerà in apposito capitolo.

Quindi ci fermeremo sulle Società di patronato stabilite nei paesi esteri a vantaggio degli immigranti italiani, come pure sulle Società sorte in Italia per la tutela di coloro che vanno in emigrazione temporanea nei paesi d'Europa e del Levante. Tratteremo in seguito delle autorizzazioni date per arruolamenti di emigranti da private intraprese; dell'assistenza nei casi di infortuni sul lavoro all'estero; delle ricerche di emigrati all'estero per soddisfare le domande dei parenti rimasti in patria, e del servizio delle rimesse di denaro dagli emigranti, affidato al Banco di Napoli. Daremo pure notizia di alcune proposte che furono fatte al Commissariato di incoraggiare imprese di colonizzazione all'estero per opera di agricoltori italiani.

Diremo poi dei mezzi finanziari di cui dispone il Commissariato (bilancio e situazione del Fondo per l'emigrazione). Parleremo per ultimo degli uffici del Commissariato e delle Commissioni che lo assistono (cioè Consiglio dell'emigrazione, Comitato permanente e Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione) e della necessità di sistemare il personale, tanto dell'ufficio centrale, quanto degli uffici dipendenti.

I.

Movimento dell'emigrazione e numero degli Italiani all'estero.

Fonti e critica della statistica. — Noi abbiamo anzitutto una statistica degli emigranti che partono da Genova, da Napoli e da Palermo, i tre porti capi-linea per l'America. Meglio che una statistica, è un rendiconto contabile dell'esazione della tassa di otto lire, che i vettori devono pagare al Fondo per l'emigrazione (art. 28 della legge). Si aggiunge il movimento da Hâvre a Nuova York sui vapori della *Compagnie Générale Transatlantique*, che ha patente di vettore per prendere emigranti dall'Italia superiore.

Secondo queste cifre, che hanno la certezza di documenti contabili, sono partiti dai tre porti italiani e da Hâvre, sulle linee degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile, 252,234 Italiani nel 1902, e 275,339 nel 1903, come si vede dai prospetti allegati alla presente relazione (Tav. I a VIII).

Per avere poi un'idea del movimento generale dell'emigrazione dall'Italia per paesi europei e fuori d'Europa, ricorriamo alla statistica annuale pubblicata dal Ministero d'agricoltura e facciamo qualche avvertenza circa il metodo della ricerca (Tav. IX a XIV).

La base della statistica dell'emigrazione, quale si fa dalla Direzione generale della statistica dal 1876 in poi, è data dai passaporti per l'estero; e chi fornisce le cifre sono gli uffici di prefettura e sottoprefettura che li rilasciano. Ma non tutti coloro che vanno al-

l'estero sono muniti di passaporto; mancheranno adunque nel conto coloro che partono senza passaporto regolare. Egli è vero che la maggior parte degli operai e contadini che vanno fuori in cerca di lavoro, sogliono provvedersi di un passaporto (almeno di un *passaporto per l'interno*, semplice foglio di riconoscimento che si rilascia dal sindaco), per aver modo di far constatare la loro identità personale, qualora vengano interrogati dagli agenti della pubblica sicurezza, che li trovano sulla via in arnese povero e dimesso; ma è certo che la statistica dei passaporti per l'estero non può coincidere con quella degli emigranti.

La Direzione generale della statistica, nell'inviare alle prefetture gli stampati per la raccolta dei dati numerici sull'emigrazione, ha cura di ripetere ogni anno la raccomandazione che si cerchi, per mezzo dei sindaci, di indagare e rilevare anche il numero delle persone partite senza passaporto, secondo la notorietà pubblica. Ma che cosa è in pratica questa notorietà? e come arriva essa nell'ufficio comunale? chi la ricerca? come si traduce in cifre? Nel fatto, una indagine eseguita recentemente sui luoghi da un esperto funzionario della Direzione generale della statistica ha fatto conoscere che di questo rilevamento per notorietà non si trova traccia nelle statistiche compilate dagli uffici di prefettura e sottoprefettura, se non in pochissime provincie.

Che se, da un lato, come si è visto, la statistica dei passaporti pecca per difetto, da un altro lato pecca per eccesso, senza che possa dirsi fino a qual punto si compensino fra loro le differenze. Di fatti, essendo ora il passaporto *gratuito* e valevole per tre anni, avviene non di rado che chi ha preso il passaporto, non parta subito o non parta più; senza contare poi i passaporti che servono a far partire persone diverse da quelle il cui nome è iscritto sul foglio; individui, magari, cercati dalla giustizia, che si propongano di lasciare inosservati il paese, ovvero che già si trovino all'estero e vogliano munirsi di un foglio di via per non essere riconosciuti sotto il loro vero nome.

La statistica fatta sulle indicazioni dei passaporti è manchevole anche per ciò che riguarda la classificazione degli emigranti per paesi

di destinazione; e la ragione è ovvia. Dato pure che le indicazioni del passaporto fossero esatte al momento della partenza dall'Italia, la persona può cambiare direzione quando si trovi all'estero. Così accade sovente che coloro che sono andati in Francia o in Germania o in Inghilterra, se non trovano da occuparsi subito, o se venga loro più tardi a mancare il lavoro, s'imbarchino nei porti esteri per l'America, mentre nella statistica italiana erano stati contati fra gli emigranti per uno degli Stati d'Europa.

Riscontro colle cifre degli immigranti nei porti d'America. — Non potendosi avere una statistica esatta e completa dell'emigrazione, conviene circoscrivere la verità entro certi limiti e cercare di accostarla sempre maggiormente, attingendo informazioni a fonti diverse, le quali corrispondano a momenti diversi del fatto.

Si mettono perciò a confronto fra loro le cifre dei passaporti classificati secondo i paesi di destinazione, colle cifre degli Italiani imbarcati nei porti italiani e nei porti esteri, come passeggieri di terza classe, sui vapori diretti oltre l'oceano, e finalmente colle statistiche pubblicate dai paesi di immigrazione, specialmente dagli Stati americani che più c'interessano.

Numero degli emigranti. — Con una larga approssimazione si può dire che più di mezzo milione di Italiani, ogni anno, vanno all'estero in cerca di lavoro. La metà circa di essi si spargono nei vari Stati di Europa: sono questi, per la maggior parte, muratori, scalpellini, fornaciai, contadini, braccianti che fanno i trasporti di terra per strade ferrate ed altre costruzioni pubbliche e private; i quali partono all'aprirsi della primavera e ritornano quando l'autunno non permette più i lavori all'aperto. È pure temporanea, quantunque non sia egualmente limitata a periodi fissi, l'emigrazione di operai che trovano da occuparsi nelle officine o nelle miniere, e di quelli che si allogano come camerieri o cuochi nelle trattorie, nei caffè, negli alberghi, ovvero si danno al piccolo commercio girovago.

Gli altri 250 mila emigranti, circa, vanno principalmente in Ame-

rica; ma non sono molti quelli che si stabiliscono definitivamente di là dall'oceano, colle loro famiglie.

Statistica dei ritorni dall'America. Bilancio fra le partenze e i ritorni. — Fin qui del movimento di uscita dal Regno. Importa ora di farci un'idea di quanti rientrano in patria. Per il numero dei rimpatriati, i nostri dati sono più scarsi, non avendosi alcun mezzo di riscontro sulle frontiere di terra. Abbiamo soltanto le liste dei passeggieri in arrivo, mese per mese; e all'ingrosso possiamo dire che, essendo l'emigrazione verso gli Stati d'Europa, nella maggior parte, temporanea e periodica, il numero dei ritornati in Italia nell'anno è, per questa parte, a un dipresso eguale a quello dei partiti; per coloro poi che ritornano dalle Americhe, conosciamo soltanto il numero dei passeggieri di terza classe sbarcati nei porti italiani.

Nel 1903 sbarcarono nei nostri porti circa 80 mila passeggieri reduci dagli Stati Uniti; cioè circa un terzo (35 per cento) del numero di coloro che sono partiti per la stessa destinazione (222,703) nello spazio di dodici mesi. Non sono che in piccola parte quelli stessi che sono partiti nell'anno medesimo; ma per tre individui che figurano alla partenza, uno si novera al ritorno.

Quanto all'Argentina, nelle presenti condizioni di quel paese, il numero dei ritorni nel 1903 corrispondeva al 66 per cento delle partenze, e dal Brasile, per le cagioni di cui si terrà discorso più avanti, il numero dei ritorni è stato quasi triplo di quello delle partenze, e cioè il 274 per cento (Tav. I, XVIII e XIX).

S'intende che in questi calcoli una persona è contata tante volte quante si è imbarcata per l'estero, non potendosi fare la statistica nominativa dei viaggiatori; nello stesso modo che, nel fare la statistica del movimento delle navi in un porto, si prende per unità il fatto di una nave che entra od esce dal medesimo, senza distinguere se la stessa nave abbia fatto due o più viaggi nell'anno, o se siano navi diverse per un solo viaggio ciascuna.

Confronto fra il numero degli emigranti partiti per gli Stati Uniti, il Brasile, il Plata e il Centro America e il numero dei rimpatriati dagli stessi paesi, negli anni 1902 e 1903.

PAESI	1902			1903		
	Emigranti partiti	Emigranti ritornati	Percentuale dei ritornati sui partiti	Emigranti partiti	Emigranti ritornati	Percentuale dei ritornati sui partiti
Stati Uniti	195,345	52,216	27	222,703	78,233	35
Plata	32,100	23,813	74	40,586	26,813	66
Brasile	23,951	29,701	124	10,835	29,740	274
Centro America	515	1,018	198	997	1,050	105

L'emigrazione confrontata con la eccedenza dei nati sui morti. — La perdita numerica di popolazione è una quantità molto moderata, se la paragoniamo al numero degli abitanti del Regno; l'emigrazione totale per paesi fuori d'Europa è a un dipresso pari alla metà della eccedenza annuale delle nascite sulle morti. Rimangono ogni anno, anche detratta l'emigrazione, da 150 a 200 mila individui in più di quanti erano alla fine dell'anno precedente. Vi fu un anno (il 1897) in cui l'eccedenza dei nati sui morti arrivò a 406 mila individui; il che vale quanto aggiungere alla popolazione del Regno una nuova provincia, senza il territorio corrispondente (1).

Importanza dell'emigrazione. — L'emigrazione è per il nostro paese una necessità: guai se mancasse questa valvola di sicurezza, questa possibilità di trovare occupazione altrove. Si avrebbero disordini gravi per la pubblica tranquillità poichè il territorio e i capitali esistenti, su-

(1) Nella tavola n. XV degli allegati sono date parallelamente le proporzioni degli emigranti per paesi fuori d'Europa a mille abitanti e l'eccedenza delle nascite sulle morti, parimente a mille abitanti, per gli anni dal 1893 al 1902.

scettibili di entrare in azione, non bastano nel nostro paese per dare occupazione alla massa dei proletari.

La produzione essendo limitata ai mezzi esistenti, dipende dall'equilibrio fra il capitale e la mano d'opera. Nessuno può mettere in dubbio che un certo progresso economico si vada facendo in Italia, dove più, dove meno, così nell'agricoltura come nelle industrie; e chi sia in grado di dare garanzie solide, può sempre trovare credito; ma è evidente che la mano d'opera greggia è esuberante di fronte alla richiesta. E insieme coi capitali materiali di ogni specie, devono concorrere i fattori morali, quali sono lo spirito di intrapresa, lo spirito di associazione, l'istruzione professionale, la buona fede nel commercio. Non si possono accrescere o migliorare improvvisamente codeste condizioni, e la mano d'opera soverchia ha bisogno di essere esportata.

L'emigrazione poi, a sua volta, diviene causa di utilità economica in diversi modi, diretti e indiretti: anzitutto, per mezzo dei risparmi che gli emigranti mandano a casa o riportano con sè al ritorno e che si convertono in sollievo alle famiglie, in acquisti e miglioramenti di terre, costruzione di case e via dicendo, per cui si palesa un certo benessere nei villaggi che più contribuiscono all'emigrazione. Indirettamente, l'emigrazione stimola i proprietari, nei paesi in cui la mano d'opera è rarefatta, ad introdurre modificazioni nelle rotazioni agrarie, nell'impiego delle macchine, dei concimi chimici, ecc., per cui si realizza un progresso, che sarebbe altrimenti mancato. Si lagnano i proprietari in qualche luogo che le terre siano lasciate in abbandono, per difetto di braccia o per eccessivo rincaro delle mercedi. Anche questo rincaro però è relativo, poichè una mano d'opera più esperta e intelligente e meglio retribuita ha una produttività maggiore di quella che è abbrutita per ignoranza e miseria; e non di rado i proprietari si decidono a richiamare l'attività sui loro poderi solo quando li vedano disertati; ma ai vuoti si ripara presto dalle provincie limitrofe, quando la remunerazione possa farsi in misura alquanto superiore.

È grande ventura per noi che gli Stati Uniti diano modo di occupare sempre in gran numero operai italiani, massime ora che il

Brasile è in condizioni difficilissime, e la corrente verso l'Argentina non è più florida come un tempo. Lo svilimento della carta-moneta, la speculazione che fece rincarare le terre atte a coltura, i dazi doganali esorbitanti anche sugli attrezzi e sulle macchine agricole, come sui generi di consumo; le amministrazioni locali, anch'esse, dopo essersi gravate di spese superflue, costrette ad inasprire le tasse: queste ed altre circostanze spiegano la depressione economica persistente.

Per il Brasile, poi, il nostro governo dovette vietare il trasporto degli emigranti gratuiti, il cui biglietto di passaggio veniva pagato dallo Stato di San Paolo o da altri governi locali.

Gli Stati Uniti sono in un periodo di espansione straordinaria, nei commerci, nelle industrie, nell'agricoltura, nei mezzi di comunicazione, ecc.; nuove città sorgono, e quelle esistenti si vengono ampliando rapidamente, non solo; ma provvedono in proporzioni finora sconosciute ad opere di risanamento, di fognatura, di ferrovie sotterranee, e via dicendo. Nè si vede che quella prosperità accenni a declinare. Per ora, più che un rallentamento di costruzioni e di affari, è da temere l'influenza del così detto " *Labor Party* ", che cerca di frenare la concorrenza della mano d'opera proveniente da paesi dove i salari sono molto inferiori e non consentono di vivere secondo quello *standard of life*, a cui sono abituati gli operai americani. E poco mancò l'anno scorso che una legge federale non escludesse gli analfabeti, ciò che equivaleva a respingere più della metà degli immigranti italiani, i quali provengono nella maggior parte dalle provincie meridionali. Una prudente politica deve prevedere il giorno in cui le masse degli emigranti non trovassero più da occuparsi così facilmente come ora, in quel grande paese, ed è obbligo di chi vigila sulle correnti dell'emigrazione di preparare nuove vie e nuovi sbocchi.

Il modo più desiderabile per il collocamento della mano d'opera in eccesso sarebbe quello di formare colonie stabili, sia nell'Eritrea, sia in paesi esteri, adatti per suolo e per clima alle nostre popolazioni agricole, dove potessero i nostri contadini diventare proprietari. Questi orizzonti sono intraveduti e fatti oggetto di studio dal Commissariato, anche per voto espresso dal Consiglio dell'emigrazione; il quale, dopo

ampia discussione, concluse facendo preghiera al Ministro di mandare persone esperte a raccogliere notizie per rischiarare il grave tema.

Fu inviata perciò una missione nell'Argentina. Non si trattava già di esplorare quel paese, che molti Italiani conoscono come il proprio; ma semplicemente di riunire e coordinare i dati di fatto, che facilmente potevano trovarsi sopra luogo, interrogando persone esperte, in guisa da circoscrivere i termini del problema e spianare la via a proposte concrete. E uno studio analogo fu commesso a un regio console dei più esperti, per gli Stati meridionali del Brasile. Degli studi e delle proposte recate dai nostri incaricati avremo occasione di discorrere più tardi.

Quant'è la popolazione italiana all'estero. — Con queste grandi correnti di uscita, la nostra popolazione all'estero va crescendo continuamente. Il calcolo del numero degli Italiani all'estero fu fatto due volte a cura del Ministero degli esteri, nel 1881 e nel 1891; poi rinnovato, dieci anni più tardi, a cura dell'ufficio dell'emigrazione, a guisa di uno studio complementare dell'ultimo censimento generale della popolazione del Regno.

Gli elementi per questo calcolo si ricavano dai censimenti fatti dagli Stati esteri, che dividono i presenti secondo che sono cittadini o stranieri e distinguono questi ultimi per nazionalità; e dove manchino censimenti ufficiali che offrano questa notizia direttamente, si ricorre alle estimazioni fatte dai nostri consoli, circa l'importanza dei nuclei coloniali italiani.

Da queste diverse fonti si ricavano, come totale approssimativo degli Italiani all'estero, per le tre date anzidette, le seguenti cifre:

Anno 1881	N.	1,032,392
„ 1891	„	1,983,206
„ 1901	„	3,339,014

Diamo fra gli allegati (Tav. XX) uno specchio degli Italiani all'estero, se non precisamente alla fine dei tre periodi decennali, intorno a quelle date, colla indicazione della sorgente di ciascuna cifra. Dove si citano i censimenti, s'intende parlare dei censimenti ufficiali

pubblicati dagli Stati esteri, che fanno conoscere il numero degli stranieri presenti secondo gli Stati a cui appartengono, ovvero secondo gli Stati in cui sono nati.

Le cifre totali, che abbiamo qui sopra riprodotte, sono inferiori a quelle che furono messe in corso, non si sa come, nè da chi, senza elementi positivi di calcolo. Egli è vero che i censimenti americani sono fatti con criteri, che tendono piuttosto a restringere, che non ad accrescere il numero degli stranieri; ma si può vedere dallo specchio allegato che le cifre degli Italiani nell'America meridionale (che sono fra le maggiori) non sono estratte dai censimenti americani (i quali, disgraziatamente, fanno difetto, almeno per la distinzione delle nazionalità); ma sono fornite dai Consoli, i quali non sono inclinati a voler diminuire l'importanza numerica delle colonie italiane affidate alle loro cure.

Dei 3,339,014 Italiani all'estero, quanti erano a un dipresso nel 1901, circa 654 mila erano sparsi negli Stati di Europa; 168 mila erano in Africa (massimamente in Tunisia, 83 mila; Algeria, 39 mila; Egitto, 38 mila); 745 mila nell'America settentrionale (di cui 729 mila negli Stati Uniti e 11 mila nel Canadà) e 1,752,000 nell'America meridionale (di cui 618 mila nell'Argentina e 1,000,000 nel Brasile).

II.

Ordinamento attuale dell'industria del trasporto di emigranti.

1. — Vettori di emigranti.

Disposizioni della legge del 1888. — Sotto l'impero della legge precedente (30 dicembre 1888) venivano autorizzate speciali agenzie di emigrazione, che si incaricavano di raccogliere gli emigranti per le Società di navigazione o per privati armatori, ed avevano loro subagenti, sparsi nei comuni delle diverse provincie. Le agenzie prestavano una cauzione, variabile da tre a cinque mila lire di rendita, in titoli dello Stato. I subagenti venivano notificati dai rispettivi agenti ai prefetti, e, provata che fosse l'esistenza di certi requisiti, venivano autorizzati dai prefetti stessi.

Si lamentava coll'antica legge che l'emigrante non fosse sufficientemente tutelato contro le frodi da parte degli arruolatori; avveniva talvolta che l'emigrante ricevesse il biglietto d'imbarco solo al momento di salire a bordo del vapore, e quindi, pei raggiri ed inganni di cui fosse stato vittima prima di quel momento, non avesse un documento sul quale fondare il suo reclamo contro il subagente o contro l'agenzia.

Notizie false o travisate, per esempio, riguardanti le condizioni dei salari reali nei paesi esteri, ovvero anche il silenzio malizioso circa gli ostacoli e divieti che si oppongono in un determinato Stato all'ingresso di persone di età avanzata o ammalate o sprovviste di qualche peculio, ecc., potevano indurre un individuo a lasciare il suo paese, vendendo la casa, la terra, le masserizie, per trovare il denaro occorrente per il viaggio. Se costui veniva respinto dal porto americano di destinazione, non si trovava chi fosse tenuto al rifacimento dei danni. Ogni responsabilità era effimera, per difetto appunto di un documento che obbligasse il subagente o l'agente, mentre, dal canto suo, la società di navigazione riconosceva la propria responsabilità solo dal momento in cui consegnava il biglietto di passaggio al viaggiatore, cioè dal momento dell'imbarco.

Per rimediare a questo sconcio, il legislatore trasportò la responsabilità dall'antico agente nella persona del *vettore* degli emigranti, il quale riunisce la funzione del raccogliere gli emigranti dai comuni di origine e quella del trasporto marittimo, e volle che i subagenti fossero commessi di lui, col nome di *rappresentanti;* di modo che la responsabilità civile è assunta ora dal vettore fino dalle operazioni iniziali nel comune da cui parte l'emigrante.

Disposizioni della legge del 1901. — La nuova legge ammette, anzi promuove la più estesa concorrenza fra i vettori, per procacciare il buon mercato dei trasporti.

Possono ottenere la patente di vettore:

le compagnie nazionali di navigazione;

le compagnie estere riconosciute nel Regno (a termini degli articoli 230 e seguenti del Codice di commercio);

gli armatori nazionali, sia individualmente, sia in consorzio;
gli armatori stranieri;
i noleggiatori italiani e stranieri.

Nel fine appunto di provocare la maggiore possibile concorrenza, la legge volle che anche i noleggiatori potessero ottenere patente di vettore. Gli autori della proposta di ammettere i noleggiatori partivano dall'idea di prevenire od elidere gli effetti di una specie di monopolio di fatto che potesse esercitarsi dalle potenti società di navigazione, col rendere possibile anche a persone non provviste di grossi capitali di mettersi in linea e offrire, forse con un servizio più economico, il trasporto a prezzi minori.

Se non che l'esperienza ha fatto vedere in più casi che, sotto questa figura del noleggiatore, ricompaiono gli antichi agenti di emigrazione; i quali assumono la veste di vettore, ma sono semplici fornitori di emigranti a un tanto a testa, mentre in realtà il trasporto dei passeggieri e delle merci viene esercitato dal noleggiante. Approfittano di questa figura del noleggiatore specialmente le società straniere, cercando di scansare le responsabilità dirette di fronte al Governo italiano. Alcuni di questi cosiddetti noleggiatori sembra che abbiano due contratti col noleggiante, uno *pro forma*, presentato al Governo, per ottenere la patente di vettore, e l'altro che regola i loro rapporti colle Società; le quali continuano a fare i trasporti per proprio conto.

Egli è vero che il vettore, per avere la patente, deve aver depositata una cauzione (1) in valori dello Stato o garantiti dallo Stato; ma non è cosa di poco momento, soprattutto per i provvedimenti di urgenza, aver da fare coll'armatore direttamente o per interposta persona.

Accade talora che, al seguito di una contravvenzione contestata al noleggiatore, o quando quest'ultimo sia richiesto di eseguire una riparazione alla nave, ovvero gli sia intimato un divieto, vengano

(1) Nella tavola XXI, in allegato alla presente relazione, è indicato l'ammontare delle cauzioni versate dai vettori d'emigranti.

42

fuori le Società estere noleggianti a chiedere la revoca del provvedimento di rigore o ad invocare una proroga, una attenuazione, ecc. E il Commissariato, mentre deve constatare una volta di più che il noleggiatore non è quel vettore che la legge voleva costituire come responsabile del trasporto di emigranti, è costretto a rispondere che non conosce quelle compagnie, le quali deliberatamente vollero sfuggire i contatti coll'amministrazione italiana.

Questioni riguardanti le patenti di vettori. — Una questione grave, per ciò che riguarda il conferimento della patente, è quella di sapere se abbia diritto di ottenerla chiunque la chieda, purchè sia munito dei requisiti estrinseci per l'esercizio della mercatura. La legge dice che " il Ministro degli affari esteri, udito il Consiglio dell'emigrazione, può, con suo decreto motivato, negare, limitare o ritirare la patente ". Si fa il quesito se il rifiuto della patente possa essere fondato sopra ragioni estranee alla legalità degli atti, senza che si debbano esprimere in un pubblico documento le informazioni assunte, che consigliavano il rifiuto. Questa facoltà discrezionale fu riconosciuta al Governo in più occasioni dal Consiglio di Stato, tanto in sede consultiva, quanto per una decisione della IV[a] Sezione.

Difatti il Consiglio di Stato, in adunanza generale del 5 giugno 1901, nel dare il suo parere sul regolamento per l'esecuzione della legge sull'emigrazione, così si espresse: " La patente non rappresenta tanto un diritto del vettore, che si trovi nelle condizioni prescritte dalla legge, quanto una concessione del Governo, il quale, con decreto motivato, può sempre negarla, limitarla o revocarla " (1).

---

(1) Più tardi, la I[a] Sezione, in adunanza dell'11 aprile 1902, dichiarò che " i motivi di apprezzamento, i quali inducono a rifiutare la patente di vettore, possono, nel relativo decreto, essere indicati in termini generici ". Finalmente la IV[a] Sezione del Consiglio di Stato, nel decidere (12 luglio 1903) sopra un ricorso presentato da una Società contro un provvedimento dato dal Commissariato, affermò che il legislatore " preoccupandosi di gravissimi interessi pubblici da tutelare, ha voluto che l'industria del trasporto degli emigranti non fosse più libera, come prima, ma dovesse essere autorizzata; e quindi è logico ritenere che abbia considerata la patente, non come un diritto del vettore, il quale si trovi nelle condizioni prescritte, ma come una vera e propria concessione del Governo ".

Altra grave questione è quella che riguarda la procedura per negare, limitare o ritirare la patente di vettore. Attualmente, secondo l'articolo 13 della legge, il Ministro degli affari esteri, prima di emettere il decreto motivato che neghi, limiti o ritiri la patente, deve sentire il Consiglio dell'emigrazione. Se si considera che la necessità di provvedere in tal senso si presenta per lo più in circostanze impreviste, e che non sempre è agevole convocare il Consiglio, se ne dedurrà la convenienza di modificare questa procedura, lasciando al Ministro ed al Commissariato proponente la responsabilità dei provvedimenti, o prescrivendo, tutto al più, che basti l'avviso del Comitato permanente, il quale è scelto dal Consiglio stesso.

Chi si creda leso da un atto del Governo ha sempre la via aperta a ricorrere alla giustizia amministrativa.

Numero dei vettori e loro classificazione. — I vettori sono (marzo 1904) in numero di 18, cioè:

5 società nazionali di navigazione, delle quali una noleggia pure 2 piroscafi esteri;

7 società estere di navigazione;

1 armatore nazionale, il quale noleggia pure un piroscafo nazionale;

2 noleggiatori nazionali di vapori nazionali;

3 noleggiatori nazionali di vapori esteri.

Il numero dei vapori addetti al trasporto di emigranti, inscritti nelle patenti per l'anno 1904 è di 97; essi si dividono per nazionalità come appresso (1):

40 con bandiera italiana;

---

(1) Vedasi in allegato la tav. XXIII, che dà l'elenco dei piroscafi in servizio di emigrazione dai porti italiani e da quello di Hâvre alla fine di febbraio 1904. Potendo interessare di conoscere anche il numero dei viaggi fatti per il trasporto degli emigranti dai vapori nazionali e stranieri, lo diamo qui appresso per ciascuno dei due anni:

Numero dei viaggi	1902	1903
Con bandiera italiana	174	174
Con bandiera estera	269	277

57 con bandiera estera, dei quali:
13 con bandiera britannica;
13 con bandiera tedesca;
24 con bandiera francese;
7 con bandiera spagnuola.

Il trasporto degli emigranti è fatto più dalle bandiere estere, prese nel loro insieme, che dalla bandiera nazionale, come si scorge dal seguente specchietto, nel quale si dà il numero degli emigranti trasportati, l'ammontare della tassa pagata e il movimento degli emigranti per ciascun porto d'imbarco (Tav. IV a VII).

	Emigranti partiti		Prodotto della tassa	
	1902	1903	1902	1903
Bandiera italiana . . .	100,254	113,580	732,752	848,074
Bandiera estera	151,980	161,759	1,129,128	1,212,900
di cui francese . .	43,724	45,731	318.102	339.886
di cui tedesca . . .	47.408	49,615	355.712	374.290
di cui inglese . . .	58.291	59.491	435.928	446.344
di cui spagnuola .	2,557	6,922	19,386	52,380
Totale . . .	252,234	275.339	1.861,880	2,058.974
Porti:				
Genova	62.237	62,308	440.838	456,272
Napoli	167,051	181,681	1,253,006	1.373,408
Palermo	10,931	16,516	77,710	118,004
Hâvre	11,958	14.834	89,870	111,290
Totale . . .	(a) 252,177	275,339	(a) 1.861.424	2,058.974

(a) A questo totale sono da aggiungere 57 emigranti partiti da Portoferraio, per i quali fu pagata la tassa di lire 456.

Imbarco di emigranti in porti esteri. — La legge (articolo 23) vieta in generale che siano inviati emigranti ad imbarcarsi in un porto non italiano, ma soggiunge che si può fare eccezione al divieto con permesso speciale " nell'interesse esclusivo degli emigranti ". Fu fatta un'eccezione per la Società francese *Compagnie Générale Transatlantique*, che trasporta gli emigranti dal porto di Hâvre a Nuova York, e ciò dietro parere conforme della Commissione che preparò il regola-

mento per la legge sull'emigrazione, e che, comprendendo fra i suoi membri i deputati e senatori che erano stati relatori sulla legge medesima, poteva in certa guisa dare l'interpretazione autentica del pensiero del legislatore. Quella Commissione raccomandò al Ministro di accogliere favorevolmente la domanda fatta dalla *Transatlantique*, considerando che esisteva da molti anni una corrente di dodici o quattordici mila Italiani, i quali, partendo dalle provincie dell'Italia superiore per gli Stati Uniti, risparmiavano cinque o sei giorni di mare, pagando quasi l'identica somma (compreso il viaggio in ferrovia) che avrebbero pagato se fossero partiti da Genova; ed anche per la considerazione che, se si fosse rifiutata la chiesta concessione, la corrente per Hâvre si sarebbe convertita in emigrazione clandestina, perdendosi allora il prodotto della tassa, e rinunciando il nostro Governo ad avere qualsiasi controllo su quei trasporti.

Più tardi fu chiesta anche da altre società estere la facoltà di reclutare emigranti in Italia, mediante loro agenti autorizzati, per mandarli in ferrovia ad altri porti del nord; ma, portate quelle domande innanzi al Consiglio dell'emigrazione, questo non diede parere favorevole, considerando che non militavano per tali domande motivi gravi, quanto quelli che avevano giustificata l'eccezione fatta per la *Compagnie Générale Transatlantique;* e così nessun'altra patente fu data finora per il trasporto di emigranti italiani da porti stranieri.

2. — Rappresentanti di vettori.

Disposizioni legislative. — Passiamo a discorrere dei rappresentanti di vettori, che hanno dato un lavoro enorme al Commissariato, con un frutto, diciamolo subito, molto inferiore alla somma degli sforzi che vi furono e vi sono spesi.

Ho già detto che, sotto l'impero dell'antica legge del 1888, gli agenti di emigrazione, autorizzati con deposito di cauzione, potevano avere i loro subagenti nei comuni, senza limite di numero. I prefetti delle provincie davano le licenze ai subagenti presentati dai primi, e tanto gli uni che gli altri erano soggetti alla vigilanza dell'autorità

politica. Secondo una statistica fatta dal Ministero dell'interno, alla fine del 1896 i subagenti erano 11,609. Un anno prima dell'entrata in vigore della nuova legge, cioè alla fine del 1900, il numero dei subagenti era di 10,086. La nuova legge avendo stabilito di sopprimere le agenzie ed esigere che i vettori fossero i loro propri agenti, cambiò il nome ai *subagenti*, chiamandoli *rappresentanti* di vettori, e diede facoltà al Commissariato di negare o revocare, con decreto motivato, l'assenso alla nomina di un rappresentante (art. 16). Il regolamento poi, entrando nei particolari, addossava al Commissariato l'obbligo di esaminare tutte e singole le proposte di rappresentanti, coi quattro documenti che devono accompagnare per ciascuno la designazione che ne vien fatta dal vettore (1), poi ricevere e discutere le informazioni personali fornite dai prefetti e decidere sull'ammissione.

Il regolamento ammetteva che ciascun vettore potesse nominare un suo rappresentante in ogni comune del Regno.

I vettori presentarono i nomi di questi loro commessi, che erano quasi tutti i subagenti di prima, ma molti ne venivano rifiutati dal Commissariato per circostanze diverse: o perchè le funzioni di rappresentante erano incompatibili coll'esercizio di certi impieghi o professioni, o per difetti palesati da uno od altro dei quattro documenti accennati, o per cattive informazioni fornite dalle autorità sulla loro condotta, o finalmente perchè lo stesso vettore ritirava la proposta presentata; e nel fatto il numero degli ammessi non ha mai superato 9500 (2).

---

(1) Per l'articolo 58 del regolamento la presentazione che il vettore fa di un suo rappresentante deve essere accompagnata da quattro documenti, cioè: certificato di cittadinanza italiana, certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco del comune di dimora abituale del rappresentante; attestato del medesimo sindaco, da cui risulti la professione del rappresentante e la di lui capacità a fare operazioni di emigrazione; certificato penale.

(2) Se si fa l'addizione di tutti coloro pei quali fu chiesta dai vettori l'autorizzazione ad agire come loro rappresentanti, sia di prima nomina, sia in sostituzione di altri scartati dal Commissariato, si va vicino al numero di 16 mila; ma il numero dei rappresentanti effettivi rimase sempre inferiore a 9500.

Ma anche questo numero di 9 a 10 mila persone interessate a sollecitare l'emigrazione per guadagnare la senseria, era un pericolo, soprattutto per le popolazioni agricole. Oltre a ciò, il lavoro di registrazione, notificazione, esame e giudizio dei titoli e delle informazioni fornite sui nuovi rappresentanti divenne enorme. Da due anni sette impiegati sono occupati esclusivamente nel preparare il lavoro di approvazione o rifiuto dei rappresentanti, e tenere in corrente tre schedari: uno schedario nominativo per i rappresentanti che sono attualmente in funzione, uno per quelli che furono radiati o revocati o sono morti, e un terzo schedario per mandamenti.

Il Commissariato propose al Consiglio dell'emigrazione, nel marzo 1902, di modificare il regolamento, nel senso che un vettore non potesse avere più di un rappresentante in un mandamento, a partire dal 4 gennaio 1904; e, concordando il Consiglio in questa idea, furono stabilite le modalità da osservarsi per la nuova sistemazione dei rappresentanti. Nella stessa occasione furono corrette certe disposizioni, o soverchiamente rigide o manchevoli, circa i motivi di esclusione dei rappresentanti.

Fu tuttavia ammesso che potesse farsi qualche eccezione alla regola, che il vettore non debba avere più di un rappresentante per ogni mandamento; ma le eccezioni, che dovevano essere motivate da difficoltà straordinarie di viabilità, ecc., si vollero circondate da speciali cautele. Il regio decreto 11 dicembre 1902, n. 540, che modificò in questa parte il regolamento, dispone che possano farsi eccezioni, sentito il Consiglio dell'emigrazione.

Frattanto, prima che spirasse il termine del 4 gennaio, quasi novecento domande di eccezione furono presentate dai Consigli comunali o dalle Giunte: la maggior parte di queste domande (si capisce) ad istigazione degli antichi rappresentanti che operavano nei comuni stessi, o ad istanza dei vettori che desideravano conservare l'antica rete fitta di commessi o sensali per il reclutamento. Non pochi comuni, nel fare istanza che venissero conservati i rappresentanti dei vettori nel loro territorio, si esprimono in modo tale, che pare si sentano offesi nel loro decoro e scemati d'importanza, ove non si lasciassero

sussistere quei commessi dei vettori nel rispettivo territorio, quasi come quando si minacciava di toglierne la sede della pretura, e non sembrano rendersi conto delle ragioni di ordine superiore che hanno consigliata quella riduzione.

Sullo scorcio del 1903, per poter decidere a ragion veduta sulle istanze presentate per mantenere più rappresentanti in un mandamento, il Commissariato si è rivolto con lettera circolare ai prefetti, ai pretori ed alle luogotenenze dei carabinieri, chiedendo dati precisi circa le distanze dal comune di cui si tratta al comune capoluogo del mandamento, se le strade siano carrozzabili o praticabili solamente a piedi o a cavallo; se siano interrotte, per ingrossamento o straripamento di fiumi o torrenti, per difetto di ponti, per ingombro di nevi e via dicendo, nelle stagioni in cui suole avvenire con maggiore frequenza l'emigrazione. I dati raccolti sono stati esaminati dal Commissariato e confrontati colle cifre della popolazione del comune e degli emigrati negli ultimi due anni, e si son così formati gli elenchi dei comuni per decidere sui ricorsi (1).

Così si è cercato di semplificare il servizio della rappresentanza dei vettori; ma il lavoro per tenere al corrente la situazione di codesti rappresentanti, quantunque minore in avvenire, sarà sempre faticoso, poichè i vettori (che sono 18) sono ditte commerciali, che hanno diritto di revocare e surrogare in ogni tempo i propri commessi, istituirne dei nuovi in altri mandamenti, dove prima non ne avevano, ecc.; e a rigore di termini, se ogni vettore volesse avere un proprio agente in ciascuno dei 1500 mandamenti giudiziari, si potrebbe andare fino al limite di 27,000. Non si arriverà mai praticamente a un così gran numero, sia perchè non tutte le Società di navigazione estendono la loro azione a tutta Italia, sia perchè non di rado i vettori si associano fra loro a gruppi di due o tre per avere in

(1) Un primo elenco di 331 comuni non capoluoghi di mandamento, nei quali i vettori di emigranti possono nominare propri rappresentanti, fu approvato con r. decreto 11 marzo del corrente anno. Con successivo r. decreto in data 24 aprile fu accordata la stessa facoltà ai vettori per altri 102 comuni. Non furono accolte le istanze per 499 comuni.

comune gli stessi rappresentanti, sia perchè in molte località l'emigrazione è poca o nulla.

Numero dei rappresentanti e loro distribuzione nelle varie provincie. — Alla fine di marzo del corrente anno agivano con autorizzazione 6555 rappresentanti, dei quali 6315 mandamentali e 240 comunali.

Il numero dei rappresentanti si è ridotto alla metà circa, da 11,609, quanti erano nel 1896, a 6555 secondo l'ultima situazione. E la diminuzione del numero dei rappresentanti avvenne principalmente nelle provincie settentrionali, mentre si osserva invece un aumento nel mezzogiorno, che ora dà i più numerosi contingenti all'emigrazione. In alcune provincie, dove l'emigrazione pochi anni addietro era quasi sconosciuta, si è determinata rapidamente in quantità ragguardevoli e perfino, in qualche luogo, allarmanti; effetto e causa ad un tempo dell'aumento del numero dei rappresentanti di vettori. Così nella provincia di Roma il numero è cresciuto da 22 nel 1896 a 176 nel 1904; in quella di Lecce da 13 a 55; in quella di Perugia da 21 a 74; in quella di Pesaro da 15 a 45; in quella di Siracusa da 21 a 62; in quella di Teramo da 41 a 117 (1).

Il lavoro, come si è detto, fu enorme per l'ufficio del Commissariato per tener dietro a tutto questo movimento dei rappresentanti dei vettori, e il tempo e la spesa non sono in proporzione con l'utile che se ne ricava. Basti dire che per questa parte del servizio si ebbe, nell'anno 1903, un movimento di corrispondenza di 24,477 lettere, di cui 12,206 ricevute e 12,271 spedite. Alla fine di marzo del corrente anno, in tre mesi, si ebbero 12,881 lettere, delle quali 6,995 ricevute e 5,886 spedite, solamente per il servizio dei rappresentanti.

Si credeva d'impedire l'esercizio delle operazioni di reclutamento degli emigranti a quegli individui che non affidassero pei loro prece-

---

(1) Nella tavola XXII è indicato per ciascuna provincia il numero dei subagenti di emigrazione alla fine del 1896 e del 1900, sotto l'impero della legge 30 dicembre 1888, e il numero dei rappresentanti di vettori alla fine di marzo 1904.

denti penali o per la loro condotta (ancorchè non avessero subito condanne per reati comuni o per contravvenzioni alla legge sull'emigrazione). Il Commissariato si accinse a questo lavoro di epurazione, con fermo proposito e fiducia di poter riuscire; ma dovette riconoscere che non di rado, quando uno veniva scartato, veniva surrogato col figlio o col commesso di negozio. È proibito dalla legge di agire per interposte persone, ma le arti per eludere la legge sono svariate e sottili. Ad ogni modo, siccome il Commissariato, dopo aver esaminato i quattro documenti richiesti per ogni candidato, forma il suo giudizio sulle informazioni dei prefetti, tanto varrebbe decentrare il lavoro, incaricando gli stessi prefetti di approvare o rifiutare i rappresentanti, sulla loro responsabilità morale.

A frenare l'aumento eccessivo del numero dei subagenti di emigrazione valgono meglio le disposizioni vigenti nella Svizzera e nella Germania. In Svizzera (per la legge federale del 22 marzo 1888), oltre la cauzione prestata dall'agenzia, nella misura di 40 mila franchi, si esige un supplemento di 3000 franchi per ogni subagente; e nella Germania (per la legge imperiale del 9 giugno 1897), la cauzione di 50 mila marchi (62,500 franchi) si accresce di altri 1500 marchi (1875 franchi) per ogni subagente; oltre a ciò, il Governo ha facoltà di limitare il numero dei rappresentanti in ogni tempo, nelle singole provincie. Presentemente i subagenti sono circa 200 in Svizzera e 3 mila in tutta la Germania. Limitazioni simili potrebbero utilmente sostituirsi alle disposizioni della nostra legge, incaricando i prefetti della loro applicazione.

3. — Revisione periodica dei noli.

Disposizioni legislative. — La legge (articolo 14) ha voluto che i prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti non fossero lasciati interamente all'arbitrio dei vettori, ma dovessero essere sotto il controllo del Governo. Il Commissariato è tenuto ogni quattro mesi a ri-

vedere le tariffe dei prezzi massimi, per ciascuna linea e per ciascun piroscafo.

Si volevano prevenire gli effetti di *trusts* o coalizioni a danno degli emigranti. Mentre si cercava di promuovere, mediante la concorrenza delle navi estere e delle nazionali, il ribasso dei prezzi, col medesimo intento si faceva un'eccezione al principio della libertà del commercio, stabilendo la revisione periodica dei prezzi dei noli, ossia dando incarico al governo di fissarne, d'autorità, i limiti massimi. Il legislatore intese dire agli armatori e in generale ai vettori: voi potete fare liberamente il traffico delle merci e dei passeggieri di classe nei porti italiani; ma il trasporto degli emigranti è posto sotto certe restrizioni da questa legge, che è di tutela dei poveri. Questo atto di impero fu deliberato dopo lunga discussione nei due rami del Parlamento. Le patenti si dànno sotto un regime di concessione, e i vettori sono sottoposti alla periodica revisione dei prezzi.

Il Commissariato, perciò, deve raccogliere, di quattro in quattro mesi, informazioni circa i prezzi dei noli nei porti esteri, consultando le effemeridi commerciali e procurandosi dati e pareri dalle principali Camere di commercio marittime del Regno, dalle Camere di commercio italiane all'estero, dai regi consoli stabiliti nei principali porti stranieri, dagli ispettori dell'emigrazione nei porti d'imbarco, dalla direzione generale della marina mercantile. Ogni vettore fa conoscere, 45 giorni prima della scadenza del quadrimestre, quali prezzi vorrebbe stabilire come *maximum* per ciascuna linea e per ciascun piroscafo; il Commissariato fa le sue osservazioni e cerca di fissare quei prezzi d'accordo col vettore stesso; se vi riesce, o nella misura in cui l'accordo si compone, i prezzi massimi vengono notificati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*. Qualora il vettore persista nel chiedere un prezzo più alto, la legge e il regolamento stabiliscono la seguente procedura. Il Commissariato fa una relazione, in cui espone i motivi del suo dissenso, e la invia, insieme con tutte le informazioni riunite, al Consiglio superiore di marina, che dà il suo parere, parimente motivato. Tenuto conto delle proposte del Commissariato e dell'avviso del Consiglio superiore di marina, il Ministro

degli affari esteri stabilisce i prezzi massimi per il nuovo periodo quadrimestrale, con suo decreto (1).

Criteri seguiti. — Nell'applicare questo regime eccezionale imposto dalla legge, il Commissariato ha la coscienza di avere agito con prudenza e fermezza. Le difficoltà erano grandi. Come stabilire i prezzi massimi soprattutto nei primordi della attuazione della legge? I criteri sono i più variabili, e in gran parte sono ignoti al momento in cui si fissano codesti prezzi per i successivi quattro mesi. E quand'anche si potessero stabilire dei coefficenti esatti in ordine alla velocità e all'assetto della nave (quale è riconosciuto dalle Commissioni di visita), sono ancora da valutare e tradurre in lire le condizioni abituali di trattamento a bordo, cioè alimentazione, pulizia, ecc. Frattanto, come si poteva tener conto del trattamento degli emigranti, prima di avere le relazioni di un certo numero di viaggi fornite dai medici commissari? i quali commissari non dànno sempre giudizi precisi, e possono anche aver trovato realmente cose diverse da un viaggio all'altro. Ma poi, per essere giusti, bisogna convenire che, quand'anche si potessero dare sugli elementi di fatto ora indicati (velocità, assetto della nave e trattamento delle persone a bordo) giudizi esatti, come si dànno da una commissione di esame i punti sulle varie materie, sempre rimarrebbero fuori di calcolo altri elementi, non meno importanti dei primi, cioè gli elementi di natura commerciale: quanti emigranti potrà raccogliere il vettore nei suoi successivi viaggi, durante quattro mesi? quanti viaggiatori di classe potrà imbarcare insieme con essi? quali merci e quante potrà caricare? E non basta; occorrerebbe poter prevedere quante e quali merci troverà il vapore per il ritorno, quanti viaggiatori di classe, quanti emigranti che rimpatriano.

Per tutto ciò il Commissariato, che aveva il compito di applicare la legge, non potendo procedere alla definizione dei prezzi colla scorta

(1) Il termine di 45 giorni per tutte queste procedure è troppo ristretto. Conviene allargare i termini, ponendo un intervallo di due mesi fra le domande dei vettori e la pubblicazione del decreto nella *Gazzetta Ufficiale*.

di quei soli elementi di fatto che erano suscettibili di essere determinati, dovette appigliarsi ad un metodo empirico, che fu il seguente. Ha preso in esame i prezzi fatti nei due o tre anni prima della legge e nei primi sei mesi dalla sua entrata in vigore, quando ancora non si erano fissati d'autorità i prezzi, e ha riconosciuto che questi, verso il 1898, erano discesi a limiti estremamente bassi, ma si erano mantenuti poco tempo a quelle misure infime; poi si erano rialzati e mantenuti più alti nei tre anni successivi. Si ebbe la spiegazione di quei prezzi minimi, sapendosi che erano effetto di una lotta ad oltranza, che si facevano tra loro le Società italiane e straniere, cercando ognuna di accaparrare i trasporti colla offerta di noli minimi e abbattere le altre nella concorrenza. Quei prezzi infimi adunque non avrebbero potuto prendersi per base di una tariffa legale; ma conveniva tener conto dell'equilibrio di prezzi che si era venuto formando dopo quel periodo di guerra guerreggiata fra le compagnie. E prendendo le mosse appunto dai prezzi fatti nelle condizioni ordinarie di mercato, poco prima e poco dopo l'attuazione della legge, il Commissariato cercò di opporsi ad ulteriori aumenti, che non fossero giustificati da circostanze speciali.

Alle prime domande di rialzare i noli, il Commissariato si oppose, non essendo disposto a consentire aumenti, poichè le Società stesse, nel fissare i noli in quei primi mesi dell'attuazione della legge, avevano dovuto tener conto dei nuovi oneri imposti, e cioè della tassa di 8 lire per emigrante, dell'imbarco del medico militare, della maggiore cubatura d'aria richiesta nei dormitorii, della qualità e quantità dei viveri che si dovevano somministrare agli emigranti, e via discorrendo; che se altre circostanze straordinarie non eransi verificate, se il numero degli emigranti non era sensibilmente diminuito per ciascun vapore, se il carbone non era rincarato, se crisi commerciali non eransi prodotte, che avessero fatto scemare il carico delle merci, sia nei viaggi di partenza, sia nei ritorni, non si potevano legittimare aumenti di prezzi.

Il Commissariato agì come l'avvocato dei poveri, curando di impedire siffatti aumenti; ma la sua voce non era la sola che dovesse es-

sere udita per un giudizio definitivo. Nei casi di contestazione, come ho già rammentato, fra il Commissariato e i vettori, questi chiedevano, a termini di legge, che le divergenze fossero esaminate dal Consiglio superiore di marina; il quale teneva conto anche di altri fattori, e specialmente delle condizioni poco floride della marina mercantile italiana, nella crescente concorrenza formidabile delle Società estere, che prendono nei nostri porti circa il 60 per cento degli emigranti. Sulle considerazioni presentate dal Commissariato, da una parte, e dal Consiglio superiore di marina, dall'altra, e tenute presenti le ragioni invocate dai vettori, il Ministro degli affari esteri pronunciava definitivamente.

I prezzi *ufficiali* dei noli (o prezzi massimi consentiti) non sono molto più elevati adesso di quanto erano alla vigilia dell'attuazione della legge; ma è anche giusto por mente agli oneri imposti dalla legge, e ad altre circostanze che riguardano una od altra linea di trasporti. Tali oneri sono, per gli Stati Uniti, la tassa di due dollari per ogni passeggiero di terza classe sbarcato nella stazione di Ellis Island, mentre fino al 1902 era di un dollaro; e inoltre il rigore sempre maggiore che l'ufficio americano d'immigrazione esercita nelle visite di ammissione, col respingere quelli che giudica *undesirable*, per malattie contagiose, per età avanzata o per debole costituzione fisica, ovvero perchè non portano con sè una somma di denaro ritenuta sufficiente, tenuto conto dell'età e della apparente salute e robustezza, ovvero ancora per precedenti penali, o perchè sospettati di essere arrivati con lavoro assicurato a determinate mercedi, mentre le Società di navigazione sono obbligate, per le stesse leggi americane, a riportare gratuitamente in patria tutti coloro che per qualunque motivo non siano ammessi allo sbarco. Si aggiunge che per la legge nostra (articolo 24) " il vettore è responsabile dei danni verso l'emigrante, il quale sia respinto dal paese di destinazione in forza delle leggi locali sull'immigrazione, *quando sia provato che a lui erano note, prima della partenza, le circostanze che avrebbero determinato la reiezione dell'emigrante* ".

D'altra parte, è un fatto importante da osservare questo, che gli

stessi vettori si tengono sovente (nelle stagioni di magra) al di sotto dei prezzi massimi stabiliti dal Governo per le diverse linee e per singoli piroscafi; il che vuol dire che i prezzi ufficiali sono sufficientemente rimuneratori (1). Soltanto i vettori cercano di scuotere il giogo della tariffa ufficiale per poter rialzare i prezzi nelle stagioni di grande concorso; e mentre da qualche tempo si sarebbero press'a poco consolidati i prezzi massimi dei vapori, i vettori rifanno da capo, ad ogni quadrimestre, la domanda di noli più alti di quelli che hanno ottenuto, e più alti assai di quelli che essi medesimi hanno praticato. I vettori vorrebbero, mediante una spinta incessante, un poco ottenendo dal Commissariato, un altro poco per intercessione del Consiglio superiore di marina, arrivare a dei prezzi nominali così elevati, da potere poi sempre stabilire sotto di essi i prezzi effettivi; val quanto dire che vorrebbero sopprimere l'obbligo della revisione periodica, salvo al Governo di intervenire nei soli casi di coalizioni le più evidenti e straordinarie. Tale è il desiderio conosciuto dei vettori, per cui la lotta deve rinnovarsi ogni quattro mesi.

Il Commissariato è persuaso di avere esercitata la sua azione moderatrice, con qualche effetto utile per i nostri tutelati; in ispecie poi l'azione sua si esercitò nel graduare i prezzi per gli ultimi tre o quattro

(1) Nel periodo di trentuno mesi, dal 2 settembre 1901 a tutto marzo 1904, i vettori di emigranti praticarono un nolo ridotto da 5 a 20 lire per circa un settimo del totale dei viaggi fatti dai loro piroscafi in servizio di emigrazione. Diamo qui appresso la classificazione dei viaggi compiuti col nolo stabilito e col nolo ridotto, per le varie linee di navigazione.

LINEE	NUMERO DEI VIAGGI						
	Totale	col nolo fissato	con nolo ridotto				
			Totale	di lire 5	di lire 10	di lire 15	di lire 20
Stati Uniti	705	589	116	27	47	20	22
Brasile	143	120	23	27	1	—	—
Plata	282	259	23	10	4	9	—
Centro America	35	32	3	1	—	1	1
	1170	1000	170	65	52	30	23

periodi quadrimestrali, e mettere un giusto intervallo tra i prezzi dei vapori buoni e quelli dei più scadenti, per indurre i vettori a ritirare questi ultimi dalle linee.

Facoltà di diminuire i prezzi dei biglietti al di sotto della tariffa ufficiale. — Fin qui dei prezzi massimi, ossia della revisione periodica dei prezzi dei noli, che la legge vuole sia fatta ogni quattro mesi. I vettori possono sempre far pagare il biglietto meno di quanto porta la tariffa, facendo conoscere i loro prezzi nei manifesti di partenza dei piroscafi; con questa avvertenza, per altro, che la riduzione non può farsi a favore di una parte soltanto di viaggiatori. Se il vettore concede il ribasso ad alcuni viaggiatori, deve estenderlo a tutti quelli che partono sullo stesso piroscafo; che se egli avesse venduto una parte dei biglietti al prezzo, supponiamo, di 200 lire, e poi si decidesse a venderne altri per lire 180, sarebbe obbligato a restituire 20 lire a tutti i primi (1).

Egli è vero che il regolamento (art. 57), dopo avere ripetute le parole della legge, soggiunge: " Questa disposizione non sarà applicabile nei casi di contrattazioni speciali autorizzate dall'ispettore dell'emigrazione, o in casi particolari, in cui la riduzione sia accordata a scopo di beneficenza ". Le eccezioni ammesse in questi termini non autorizzano il vettore a vendere successivamente i biglietti a prezzi inferiori a quelli da lui annunziati nei manifesti.

Occorre, nella prima ipotesi, che il vettore abbia conchiusa una " contrattazione speciale " e che questa sia stata approvata dall' ispettore dell'emigrazione; il che esige la dimostrazione dei motivi, come sarebbe, ad esempio, il reclutamento di un certo numero di persone per una data impresa; e nella seconda ipotesi deve trattarsi di un caso di beneficenza, cioè quando il vettore voglia regalare ad una o più persone povere tutto o parte del prezzo.

---

(1) " Volendo ridurre il prezzo già annunciato e contrattato, la riduzione dovrà essere estesa a tutti gli emigranti che verranno imbarcati per quella partenza " (art. 14 della legge).

Il legislatore si è allontanato in ciò dalle norme comuni del commercio. È ovvio che il negoziante, avendo una merce da esitare, cerchi di sostenerne i prezzi quanto può; ma, quando non trovi spaccio per tutta la quantità disponibile, venda gli scampoli al ribasso. E così il vettore, dopo aver venduti i biglietti per un dato viaggio al prezzo indicato nel manifesto, visto che non gli è riuscito di riempire il vapore, potrebbe trovar gente disposta a partire a prezzi inferiori, se non glielo vietasse la legge.

L'esperienza ha dimostrato che questo vincolo imposto ai vettori, di mantenere un prezzo unico per tutti i passeggeri di terza classe, in un determinato viaggio, non ha motivi sufficienti per essere mantenuto, e il Commissariato è di parere che abbia da essere soppresso.

42

II.

Tutela degli emigranti prima della partenza.

1. — Comitati mandamentali e comunali.

Disposizioni legislative. — A norma della legge (art. 10) sono istituiti Comitati mandamentali o comunali per l'emigrazione, composti del pretore (o, dove manchi il pretore, del giudice conciliatore), del sindaco, di un parroco, di un medico (designati dal prefetto) e di un rappresentante di Società locali, operaie od agricole (dove ne esistano), scelto dal Consiglio comunale. Il Comitato è presieduto dal pretore o dal sindaco, secondo i casi.

41

I prefetti indicano al Commissariato i mandamenti o i comuni in cui ritengono opportuno di istituire un Comitato. L'istituzione è obbligatoria nei comuni dove ha sede un rappresentante di un vettore per l'emigrazione transoceanica.

Le funzioni dei componenti i Comitati sono gratuite (art. 10 della legge); e il regolamento dice (art. 27) che i Comitati hanno sede al municipio o in altro locale provveduto dal municipio.

Numero dei Comitati. — Sono attualmente (marzo 1904) istituiti 1042 Comitati mandamentali e 2032 comunali (1), e via via se ne vengono formando dei nuovi; ma dobbiamo dire per la verità che la maggior parte di questi Comitati esistono più di nome che di fatto. Sono costruzioni artificiali o l'involucro di un organismo che non sempre ha vita. Il sindaco e il pretore sono assorbiti da altre occupazioni; il medico spesso non ha facili relazioni col parroco; dovrebbero tutti pagare di persona, se volessero realmente adoperarsi in codesto ufficio, i membri dei Comitati; ma l'assistenza gratuita non si comanda.

Molti Comitati fino dall'inizio chiesero un sussidio per le spese di cancelleria. Portata la questione innanzi al Consiglio dell'emigrazione, questo ebbe a considerare che, essendo i Comitati circa 3 mila, se si fosse data, in media, un'indennità di 100 lire all'anno per ciascuno, sarebbero state 300 mila lire, cioè un onere incomportabile per il Fondo dell'emigrazione, e che, dopo tutto, dove faccia difetto lo spirito di filantropia, neppure le 100 lire basterebbero ad attivare l'opera dei Comitati, e così fu risposto a tutti negativamente.

Il Commissariato non tralascia di eccitare l'azione dei Comitati coll'inviare ad essi il *Bollettino dell'emigrazione* e circolari, col fornire informazioni e notizie in casi speciali, e, quando se ne presenta l'opportunità, favorisce la loro trasformazione o la loro fusione nelle associazioni spontanee, provinciali o regionali, quali sono l'Opera di assistenza degli operai italiani emigrati in Europa e nel Levante, i Segretariati di Udine e di Feltre, ecc., di cui si dirà più avanti.

2. — Pubblicazioni e informazioni del Commissariato.

Bollettino dell'emigrazione e volume "Emigrazione e Colonie". — Il Commissariato pubblica i suoi atti e le notizie che raccoglie nel *Bollettino dell'emigrazione.* Questo Bollettino si compone di una serie di fascicoli, di un centinaio di pagine ciascuno, talvolta di più, senza

(1) Veggasi la Tav. XXIV in allegato.

periodo fisso; ma non accade che l'intervallo sia di più di un mese uno dall'altro. Ne furono pubblicati 12 nel corso del 1902, 15 nel 1903 e al momento di chiudere la presente relazione sono usciti 7 fascicoli del 1904.

Il Bollettino comprende anzitutto gli atti del Commissariato, e cioè: decreti, circolari (queste ultime vi sono riprodotte dopo che furono per l'urgenza spedite in fogli sciolti); elenchi dei vettori che hanno ottenuto la patente; tariffe dei prezzi massimi per ciascuna linea e per ciascun piroscafo e relazioni che dànno ragione dei prezzi stabiliti (1).

Ma il *Bollettino* intende principalmente a dare informazioni sui paesi esteri a cui si dirige o potrebbe utilmente dirigersi la nostra emigrazione.

Il *Bollettino* ha pubblicato inoltre una serie di rapporti inviati dai regi rappresentanti diplomatici e consolari sulle condizioni degli Italiani nei paesi presso i quali sono rispettivamente accreditati. Sono le risposte date dai consoli ad un questionario diramato dal Ministero degli affari esteri nel 1901, nell'occasione in cui si faceva il censimento generale della popolazione del Regno, allo scopo di avere notizie simultanee dei nostri connazionali in tutte le parti del mondo.

I quesiti riguardavano principalmente le condizioni economiche dei luoghi, in relazione coll'immigrazione, la legislazione vigente sul lavoro, premesse alcune notizie sull'ordinamento politico dei rispettivi Stati.

La stampa di tutti quei rapporti doveva farsi sotto il titolo di

---

(1) Le relazioni del Commissariato dell'emigrazione sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti, furono pubblicate coi documenti allegati nei seguenti numeri del *Bollettino per l'emigrazione:*

per il	1°	quadrimestre	1902	— N.	4 (1902)
"	2°	"	1902	— "	6 (1902)
"	3°	"	1902	— "	1 (1903)
"	1°	"	1903	— "	3 (1903)
"	2°	"	1903	— "	6 (1903)
"	3°	"	1903	— "	13 (1903)
"	1°	"	1904	— "	1 (1904)
"	2°	"	1904	— "	6 (1904)

412

" *Emigrazione e colonie* ", come quella eseguita dieci anni prima dal Ministero degli affari esteri, sopra un piano simile. Ora però il materiale era quattro volte più esteso che non fosse riuscito la volta precedente, e richiedeva un tempo non breve per la sua pubblicazione, dovendosi fare per esso un lavoro accurato di riscontri, di coordinamento e supplemento, coll'aiuto di molti altri elementi di informazione che si possiedono.

Si procedette per ciò alla scelta di un certo numero di rapporti, interessanti specialmente i paesi di maggior immigrazione italiana, e si stamparono via via nei fascicoli del *Bollettino*, in attesa di riprodurli poi, insieme coi rimanenti rapporti, sotto il titolo già menzionato, quando fossero stati riveduti dai rispettivi autori. La nuova edizione riesce in tal modo accresciuta e migliorata.

Finora sono usciti due volumi dell'opera *Emigrazione e colonie*, contenenti i rapporti relativi agli Stati d'Europa. Un terzo volume, in corso di stampa, riunirà le risposte avute dai regi consoli e dai rispettivi capi missione per gli altri paesi del mondo, tranne le Americhe; l'ultimo volume conterrà i rapporti sugli Stati americani.

Posto questo fondamento di notizie, pressochè simultanee, riguardanti tutti i paesi nei quali si trovano, numerosi o scarsi, i nostri connazionali, si è proseguita l'opera di investigazione, raccogliendo via via dati più recenti e particolareggiati, per mezzo degli ispettori viaggianti ed anche di privati corrispondenti, in ordine soprattutto alle condizioni del lavoro, alla probabilità di trovare occupazione, alla possibilità di avviare correnti migratorie, e a tutto ciò che può interessare il collocamento e l'assistenza dei nostri lavoratori.

Furono così pubblicate nel *Bollettino*, oltre i rapporti consolari, delle relazioni sulle condizioni degli Italiani in vari paesi dell'America (Stati di San Paolo e del Paranà nel Brasile; Perù, Cuba, Messico, Virginia, Canadà), dell'Africa (Colonie inglesi dell'Africa del Sud, Congo), dell'Europa (Svizzera) (1).

(1) Si veda l'elenco di queste relazioni nell'allegato XXIX.

Altre notizie utili circa le condizioni del lavoro, le mercedi nelle varie industrie, i prezzi di consumo, ecc., sono state ricavate e riassunte da pubblicazioni ufficiali e private dei vari paesi.

Il Bollettino ha dato conto dell'azione spiegata dai Comitati di patronato sussidiati col Fondo per l'emigrazione, e segnatamente di quelli istituiti negli Stati Uniti; dell'Opera di assistenza degli operai italiani emigrati in Europa e nel Levante; del Segretariato dell'emigrazione in Udine.

Parimente sono pubblicate copiose notizie statistiche sul movimento dell'emigrazione dall'Italia e dell'immigrazione nei paesi esteri, come pure circa le somme riscosse per la tassa imposta ai vettori per ogni emigrante trasportato.

Infine il Bollettino ha dato notizia dei provvedimenti legislativi presi nei vari Stati circa l'emigrazione e la colonizzazione e viene via via pubblicando nella loro traduzione italiana tutte quelle leggi che, pur non essendo di data recente, regolano l'emigrazione e l'immigrazione nei vari paesi.

42

Guide popolari. — Allo scopo di diffondere tra gli emigranti la conoscenza delle garanzie che dà loro la legge sull'emigrazione ed istruirli con avvertenze utili intorno ai paesi verso i quali si avviano, furono distribuite gratuitamente, per mezzo dei Comitati, degli ispettori nei porti di imbarco e dei regi commissari a bordo, le seguenti pubblicazioni redatte in forma popolare:

a) *Avvertenze per gli emigranti intorno alla legge sull'emigrazione*, compilate in base alla legge sull'emigrazione del 31 gennaio 1901, e al relativo regolamento;

b) *Avvertenze per chi emigra negli Stati Uniti.* — Sono indicate le categorie di persone, alle quali non è permesso l'ingresso negli Stati Uniti e che possono essere respinte al loro arrivo dalle autorità federali. Si dànno consigli circa le vie da scegliere con risparmio di tempo e di denaro, per recarsi nelle principali località degli Stati Uniti. Sono indicati gli istituti e le società di protezione, a cui l'emigrante può rivolgersi al suo arrivo a Nuova York per avere consiglio ed assistenza.

Infine si danno istruzioni sul cambio della moneta, sul deposito e la spedizione di danaro in Italia, sui pesi e sulle misure in vigore, sulle località in cui hanno sede Autorità consolari italiane;

c) *Avvertenze per chi emigra nel Brasile;* d) *Avvertenze per chi emigra nell'Argentina.* Oltre le notizie concernenti le società di patronato istituite in ciascuno dei due paesi, si danno notizie sul cambio della moneta, sui pesi e misure, sulle Autorità consolari.

Le avvertenze per gli emigranti che si recano negli Stati Uniti, nell'Argentina e nel Brasile sono accompagnate da tessere di riconoscimento recanti gli indirizzi delle Società di patronato e dei corrispondenti del Banco di Napoli.

Si è provveduto inoltre che a bordo dei piroscafi che trasportano emigranti a Nuova York, Rio Janeiro, Santos e Buenos Aires siano esposti degli avvisi che ripetano gli indirizzi e le avvertenze contenute nelle istruzioni. Gli stessi avvisi sono stati affissi nelle locande dei porti d'imbarco, autorizzate ad alloggiare gli emigranti.

Informazioni speciali agli emigranti. — Con frequenti circolari diramate ai Comitati, come ai prefetti e sottoprefetti e ad un centinaio di giornali, fra i più diffusi in Italia, si sconsigliano gli emigranti dal recarsi nel tale o tal altro paese, dove la mano d'opera è esuberante. Questo genere di moniti ha procurato al Commissariato un rimprovero da parte dei lettori superficiali. - Voi non sapete dirci altro che questo (ci si obbietta): " Non andate nel tal posto ", ma non ci dite in quali altri paesi potrebbe l'emigrazione avviarsi con profitto.

L'ufficio non merita il rimprovero che gli si fa in questa guisa. Se il Commissariato consigliasse alcuno direttamente a recarsi in un determinato paese, si addosserebbe una responsabilità troppo grave; l'emigrante che non trovasse da collocarsi nel luogo indicato, non mancherebbe di muoverne lagnanza al Governo e di chiedergli, quanto meno, il rimpatrio gratuito.

Si pensi quali conseguenze potrebbe avere un suggerimento diretto, che fosse dato dall'Autorità governativa. Supposto che i regi

consoli e altre persone autorevoli che informano il Commissariato, dicessero che nel tale cantone della Svizzera, poniamo, o nella tale città della Germania o della Francia, si sono iniziati nuovi lavori edilizi, per cui si domanda un certo numero di operai, è probabile che tra il giorno in cui la notizia rappresentava un fatto reale e quello in cui è uscito l'avviso a stampa del Commissariato, vi siano già andati in numero sufficiente gli operai dai limitrofi comuni o dai vicini cantoni; e v'è anche da temere che l'annunzio dato pubblicamente ai tremila Comitati e ai cento giornali, faccia arrivare in quel medesimo luogo cento volte più operai di quanti ne erano chiesti.

D'altra parte, non è esatto il dire che il Commissariato non fornisca anche *notizie positive* per il collocamento dei nostri lavoratori; soltanto, non le pubblica nella forma di un invito diretto a recarsi in un determinato paese.

Sono appunto quei rapporti dei consoli e degli ispettori viaggianti o di altri speciali inviati e di corrispondenti che si vengono pubblicando nel *Bollettino dell'emigrazione;* i quali rapporti dicono dove la mano d'opera è più facilmente occupata e in quali industrie e professioni; quali sono i salari, quali i prezzi delle derrate di più generale consumo; oltre poi alle notizie sul clima, sulla legislazione vigente in materia di responsabilità per gli infortuni, e via dicendo.

Sono pubblicazioni di lettura facile e piana, che possono mettere in grado le persone componenti i Comitati di dar consigli a chi sia deciso di cercare lavoro all'estero circa la direzione che più gli convenga di scegliere, tenuto conto dell'arte sua, della sua età, delle sue circostanze di famiglia.

3. — Passaporti.

Uno degli scopi della legge è quello di sottrarre gli emigranti agli abusi di cui erano vittime quando dovevano ricorrere ad intermediari poco onesti per ottenere i documenti necessari per recarsi all'estero.

La legge del 1901 stabilisce il principio della gratuità del passaporto e dei documenti necessari per procurarselo, e il decreto 31 gennaio 1901 conferma questo principio della gratuità a favore di coloro che si recano all'estero a scopo di lavoro. Inoltre il decreto stesso provvede a rendere più sollecita la concessione e la rinnovazione dei passaporti, concentrando nell'autorità municipale le operazioni preliminari ed il rilascio del nulla osta.

L'applicazione di queste norme ha dato luogo talora a dei dubbi da parte delle autorità amministrative e degli stessi emigranti, dubbi che il Ministero degli esteri (da cui più specialmente dipende questo servizio) ed il Commissariato hanno cercato di risolvere, di volta in volta, secondo i principii regolatori della materia. I casi più frequenti riguardano il rilascio dei passaporti a donne maritate, a minorenni ed a persone sottoposte all'altrui potestà. Molte incertezze ha rivelato la esperienza, pure per ciò che riguarda la concessione dei passaporti per gli Stati Uniti, non essendo esplicitamente indicate nelle leggi americane le categorie di persone che non sono ammesse a sbarcare nel territorio dell'Unione, in ispecie trattandosi di persone che hanno riportato condanne penali.

Si cercò pure di determinare le facoltà delle Autorità governative per il rilascio di passaporti verso paesi esteri, dove non sono lasciati sbarcare gli emigranti che manchino di certe condizioni volute dalle leggi locali. Ed il Ministero degli affari esteri, con decreto del 20 novembre 1902, ha stabilito che non possono ottenere il passaporto le persone soggette ad essere respinte dai paesi di destinazione per effetto delle norme in vigore sulla immigrazione. Erano infatti frequenti i casi di reiezione dai paesi esteri, e specialmente dagli Stati Uniti, di emigranti che non si trovavano in regola con queste leggi locali sulla immigrazione; le quali prescrivono che gli emigranti, per essere ammessi allo sbarco, devono soddisfare a certe condizioni di salute, di età, di moralità.

Ad altri inconvenienti ancora occorrerà trovare rimedio. L'obbligo imposto dalla legge di rilasciare i passaporti per l'estero entro 24 ore, ed in esenzione da ogni tassa, diede occasione in alcune provincie ad

abusi frequenti. Non sono pochi coloro che si fanno rilasciare il passaporto, avendo soltanto una lontana idea di emigrare. E le Autorità di pubblica sicurezza ebbero talora occasione di arrestare individui fuggiti dopo aver commesso un delitto e che avevano pronto in tasca il passaporto per l'estero. Alcuni rappresentanti di vettori si fanno dare i passaporti dagli emigranti e non li restituiscono, se questi non partono quando e come essi vogliono. Accade altresì che all'estero gli emigranti rilascino il passaporto come pegno di obblighi assunti o di contratto e che poco ne curino la conservazione per la facilità di averne, gratuitamente, un duplicato dalle Autorità consolari; indi un sovraccarico di lavoro per molte di queste.

Su questi molteplici inconvenienti fu richiamata l'attenzione del Consiglio dell'emigrazione; il quale, pur riconoscendone l'importanza, fu di parere che convenisse tener fermo il principio della gratuità del passaporto: una piccola tassa non impedirebbe le duplicazioni dei passaporti, nè l'uso di essi per scopi non leciti. Pur mantenendo integro il principio della gratuità del passaporto, a cui è ispirata la legge sull'emigrazione, converrà trovare gli opportuni rimedi in altri presidî di natura tecnica o giuridica.

4. — Minorenni.

La legge dice (art. 2) che non si possono arruolare, condurre o mandare all'estero minori di anni quindici a scopo di lavoro, senza che siano stati sottoposti alla visita medica e forniti di un libretto di lavoro. E l'articolo 4 del regolamento prescrive che il libretto debba essere rilasciato gratuitamente dall'autorità comunale, e che anche la visita medica ai minorenni debba essere fatta gratuitamente dall'ufficiale sanitario del comune o dal medico condotto e stabilisce le indicazioni che il libretto deve contenere.

Il Commissariato ha curato l'osservanza di tali disposizioni. Essendo sorti alcuni dubbi circa l'applicazione di queste norme, furono

impartite apposite istruzioni ai sindaci (1). Fu parimente provveduto perchè le autorità di pubblica sicurezza e amministrative, al confine, sorveglino che i minorenni che escono dal Regno siano muniti del libretto di lavoro.

Il Commissariato ebbe ad occuparsi, oltrechè dei minorenni diretti all'estero a scopo di lavoro, di quelli che si recano in paesi transoceanici a raggiungere i genitori o parenti. Fu raccomandato alle autorità competenti di non rilasciare passaporti se non risultasse che i minorenni fossero convenientemente affidati a persone di fiducia durante il viaggio. In casi urgenti, in cui i minori non possano essere accompagnati da parenti o da amici, si raccomandano ai regi commissari a bordo.

Coi provvedimenti per i minorenni si collega la questione della cosiddetta tratta delle bianche, ossia dell' illecito trasporto di donne, la più parte in età minore, nei paesi d'America, a scopo di prostituzione.

Aderendo ad un invito del Comitato italiano contro la tratta delle bianche, il Commissariato distribuì ai Commissari viaggianti un questionario diretto a far conoscere il modo in cui si compie questo traffico illecito, ed i Commissari stessi sono invitati a fornire di tre in tre mesi le notizie raccolte. Secondo le informazioni finora pervenute, il maggior contigente di donne proviene dai paesi d'Oriente ed è diretto, transitando per l'Italia, all'America meridionale.

Per quanto riguarda l'Italia, oltre alle disposizioni della legge sull'emigrazione, che puniscono coloro che inducono donne minorenni ad emigrare per trarle alla prostituzione, è da tener conto delle disposizioni del regio decreto 20 novembre 1902, in aggiunta al precedente regio decreto sui passaporti, del 31 gennaio 1901. Come si sa, in alcuni paesi d'America, particolarmente negli Stati Uniti, è vietato l'ingresso alle donne che vi si recano per esercitarvi la prostituzione. L'articolo 3 del citato regio decreto vieta alle autorità di rilasciare passaporti alle persone soggette ad essere respinte dai paesi di destinazione in forza delle leggi locali in materia di immigrazione.

---

(1) Veggasi la circolare del 22 novembre 1901, n. 18, nel n. 1 del Bollettino dell'emigrazione, anno 1902.

5. — Emigrazione olandestina.

Si lamenta dalle Società italiane di navigazione che, oltre avere da lottare colla concorrenza delle Società estere che mandano i loro vapori nei porti italiani, e colla *Compagnie Générale Transatlantique*, che recluta gli emigranti a mezzo dei suoi rappresentanti autorizzati, nelle provincie dell'alta Italia, si eserciti un'emigrazione clandestina pei porti del nord, francesi, tedeschi, olandesi, belgi ed inglesi; e si esagera l'importanza di questo movimento, denunziando il Governo come colpevole di tolleranza, per questa parte dei viaggiatori che si vorrebbe fossero assicurati ai porti del Regno.

Per mettere le cose a posto, conviene ricordare che il cittadino ha diritto di uscire dallo Stato per qualunque paese, prendendo la via che preferisce, sia per terra sia per mare, e imbarcandosi dove vuole, in un porto italiano o in un porto estero. Soltanto, per la legge sull'emigrazione, che è legge di protezione delle classi povere e sprovviste di istruzione, si esortano gli emigranti a prendere imbarco nei porti nazionali e a non lasciarsi persuadere da agenti interessati ad andare ad imbarcarsi in porti esteri, dove sarebbero privi di tutela contro le frodi e le spogliazioni che fossero commesse a loro danno durante il viaggio.

Ciò che la legge vieta è che si faccia in Italia il *reclutamento* degli emigranti *da agenti interessati* a farli partire, inviandoli a prendere imbarco in porti stranieri. E qui le autorità di pubblica sicurezza hanno il loro compito da eseguire.

Cerchiamo di farci un'idea dell'importanza di questa emigrazione che si compie per porti stranieri. Sappiamo dalle statistiche quanti Italiani si sono imbarcati, nel 1902, nei porti di Marsiglia, Bordeaux, La Pallice-Rochelle, Saint-Nazaire, Boulogne sur/mer, Cherbourg, Anversa, Rotterdam, Amburgo, Brema e nei porti inglesi, per tutte le direzioni, ma specialmente per gli Stati Uniti e per il Canadà (1). Questi sono circa 20 mila, escludendo dal computo gli emigranti provenienti

---

(1) Si veda la Tav. XVI in allegato.

dall'Italia che partono dal porto di Hâvre sui piroscafi della *Compagnie Générale Transatlantique* che ha patente di vettore. Non tutti però questi 20 mila emigranti provenivano direttamente dall'Italia; in gran parte erano presi tra coloro che, trovandosi già in Francia, in Svizzera, in Austria, in Germania, in Inghilterra, decisero di andare a cercar lavoro nei paesi d'oltremare.

Si può fare un riscontro anche più preciso e diretto per gli Stati Uniti, confrontando la statistica italiana degli emigranti imbarcatisi in Italia colle statistiche dei passeggieri di 3ª classe arrivati in quello stesso paese (1).

	Italiani partiti dai porti del Regno per gli Stati Uniti	Italiani arrivati nei porti degli Stati Uniti	Differenze
3° quadrimestre 1901	35,006	40,838	5,832
1° semestre 1902	120,697	123,424	2,727
2° id. 1902	71,075	77,845	6,770
1° semestre 1903	143,940	152,777	8,837
2° id. 1903	73,858	80,640	6,782

Se addizioniamo le cifre dei cinque periodi considerati (dal 2 settembre 1901 al 30 dicembre 1903), troviamo: in partenza dall'Italia 444,576; arrivati negli Stati Uniti 475,524; con una differenza di 30,948. Ma questa differenza in più di 31 mila arrivati, in confronto dei partiti, nello spazio di 28 mesi, che si ragguaglia a circa 13 mila in 12 mesi, comprende (lo ripetiamo) anche quegli Italiani che, trovandosi già in Francia, in Svizzera, in Austria, in Germania, in Inghilterra, si decidono a partire per gli Stati Uniti; e comprende pure quei nostri connazionali che giungono agli Stati Uniti per la frontiera del Canadà o che provengono dall'America del Sud, per effetto delle condizioni economiche difficili del Brasile e dell'Argentina. Sul

(1) Si veda la Tav. XVII in allegato.

H2

totale numero degli Italiani arrivati negli Stati Uniti, circa il 6 per cento non provenivano direttamente dai nostri porti d'imbarco. Di questa differenza una piccola parte rappresenta l'emigrazione clandestina, senza che se ne possa determinare precisamente l'entità.

Abbiamo limitato questi confronti al movimento dell'emigrazione verso gli Stati Uniti, che rappresentano attualmente i quattro quinti dell'emigrazione italiana verso l'America.

Aggiungiamo che per le linee del Brasile e del Plata le agenzie estere trovano assai meno facilmente da reclutare emigranti nel Regno, perchè non vi sono misure restrittive dell'immigrazione, simili a quelle che le leggi degli Stati Uniti hanno imposte all'entrata; e perciò quelle agenzie (svizzere ed altre) speculano sulla credulità degli emigranti, ai quali danno a credere di poterli fare ammettere, quand'anche siano in difetto di alcune delle condizioni volute.

Il Commissariato richiamò più volte l'attenzione delle autorità sull'esistenza di siffatti abusi, perchè si adoperassero a reprimerli, denunziando i colpevoli all'autorità giudiziaria. Diramò circolari e manifesti a stampa e tenne un attivo carteggio con parecchi prefetti, segnatamente con quelli di Como, di Torino e di Udine, nei cui territori sono le stazioni di confine di Chiasso e di Modane, e non si può dire che i prefetti trascurino questo loro dovere, nei limiti dei mezzi di cui dispongono.

L'*Opera di assistenza per gli emigrati italiani*, corrispondendo all'invito del Commissariato, cooperò anch'essa, mediante circolari dirette ai parroci del Regno (oltre ventimila), a prevenire e combattere l'emigrazione clandestina.

Il Commissariato interessò pure il Ministero dell'interno perchè mettesse a disposizione dei prefetti di Como e Novara un adeguato numero di agenti, per essere distribuiti alle stazioni di confine. Un buon servizio di polizia in quelle stazioni potrebbe giovare anche ad impedire l'espatrio dei numerosi latitanti, sottoposti a procedimento penale, che per la Svizzera si recano all'estero. Ciò riuscirebbe utile anche alla buona riputazione della nostra emigrazione.

6. — Biglietti prepagati.

Gli emigranti acquistano generalmente in Italia il biglietto, fissando il posto sul vapore a mezzo del rappresentante del vettore; ma in molti casi ricevono il biglietto già pagato da un loro parente od amico in America, che li chiama presso di sè, incoraggiandoli a venire. Tali biglietti acquistati all'estero e spediti in Italia come buoni di viaggio, si chiamano *prepaids*.

I vettori italiani e stranieri vendono moltissimi di tali biglietti, segnatamente negli Stati Uniti; e li vendono a prezzi molto inferiori a quelli che si praticano per la vendita dei biglietti in Italia.

Vendono codesti biglietti al ribasso per più ragioni: anzitutto per farsi tra essi concorrenza, procurando di accaparrare la maggior possibile quantità della merce-uomo; in secondo luogo, vendono al ribasso perchè fanno conto dei *prepaids* per completare il carico, ossia fanno aspettare i portatori di *prepaids* un tempo indefinito, mentre si affrettano a imbarcare quelli che comprano il biglietto in Italia; i quali, se il vettore tarda a farli partire, reclamano di essere mantenuti dallo stesso vettore, a norma dell'articolo 22 della legge. Si aggiunga che il vettore che ha venduto i *prepaids* all'estero, ne ha incassato il prezzo e profitta dell'interesse sul denaro fino al giorno dell'imbarco effettivo.

Dal settembre 1901 a tutto marzo 1904, tutti insieme i vettori, nazionali ed esteri, imbarcarono più di 162,000 emigranti con biglietto prepagato, sul totale numero di 678,237 emigranti partiti per i porti dell'America sull'Atlantico (tanto negli Stati Uniti quanto nel Plata e nel Brasile), come risulta dalle liste dei passeggieri, riscontrate dagli ispettori della emigrazione nei tre porti italiani d'imbarco.

La proporzione complessiva equivale a più di un quarto del numero totale degli individui trasportati. Per uno dei vettori, noleggiatore dei piroscafi della " Prince Line ", la proporzione sale quasi alla metà.

Nel terzo quadrimestre 1901 la percentuale degli emigranti partiti con biglietti prepagati sul totale degli emigranti trasportati fu di 19, nell'anno 1902 di 25 e nell'anno 1903 di 27 (Tav. VIII).

Il Commissariato ha messo allo studio e spera di poter trovare qualche mezzo per far cessare l'abuso dei ritardi ad imbarcare gli emigranti con biglietto prepagato.

7. — Vendita di biglietti per viaggi sulle strade ferrate negli Stati Uniti.

I vettori possono, con speciale autorizzazione del Commissariato, vendere biglietti ferroviari di prosecuzione dai porti di sbarco per l'interno di paesi esteri, purchè agiscano come rappresentanti di una Società ferroviaria (art. 19 della legge e 76 del regolamento).

Sinora questa facoltà è stata chiesta dai vettori quali rappresentanti di Società ferroviarie degli Stati Uniti e la vendita di biglietti o il rilascio di ordini per biglietti ferroviari ad emigranti che partono dai nostri porti si limita ai paesi della Confederazione nord-americana.

I vettori che hanno presentemente (marzo 1904) questa autorizzazione sono 12 (8 vettori italiani e 4 stranieri). L'autorizzazione fu data dal Commissariato sotto l'osservanza di alcune condizioni intese ad impedire abusi in danno degli emigranti così riguardo al prezzo del biglietto, come all'itinerario da seguire in ferrovia.

Si è stabilito che il vettore debba vendere il biglietto d'imbarco allo stesso prezzo indicato nelle tariffe ferroviarie americane senza alcuna senseria o commissione; che il cambio praticato debba essere quello corrente sulla piazza; che gli itinerari siano quelli delle linee comunemente seguite dagli emigranti. Gli ordini per biglietti ferroviari debbono essere cambiati a vista nel porto di arrivo; e ciò per evitare che gli emigranti siano costretti a fermate che riescono loro di danno e di dispendio, prima di proseguire per ferrovia. A garantire queste condizioni per gli ordini di biglietti ferroviari, si è prescritto che gli ordini stessi possano essere tratti unicamente sui rappresentanti riconosciuti dei vettori nei porti d'arrivo, oppure sugli agenti delle Compagnie ferroviarie, non su altre persone.

Si è poi vietato ai vettori di sollecitare gli emigranti ad acquistare biglietti ferroviari in Italia, anzichè nei porti d'arrivo, volendosi che

l'emigrante sia, anche in questa parte, libero di fare ciò che meglio gli convenga.

Di recente fu aggiunta alle condizioni suindicate la seguente: che, ove l'emigrante, giunto al porto di sbarco, non intenda, per qualunque motivo, servirsi del biglietto ferroviario, il vettore sia tenuto a rimborsarne il prezzo, senza alcuna detrazione.

Molti degli emigranti diretti a paesi dell'interno degli Stati Uniti acquistano i biglietti ferroviari prima della partenza dal Regno. Ciò può riuscir loro di vantaggio, non solo per la difficoltà che incontrerebbero ad acquistare il biglietto all'arrivo, senza conoscere la lingua nè gli itinerari, ma perchè l'avere già assicurato il viaggio di prosecuzione facilita l'ammissione allo sbarco, essendo il biglietto stesso la prova che l'emigrante non rimane nelle grandi città ad accrescere il numero dei disoccupati, ma s'avvia verso l'interno.

Tuttavia la vendita di questi biglietti può dar luogo ad abusi da parte dei vettori, sia nel modo di calcolare il cambio corrente della moneta americana (in cui è espresso l'ammontare del biglietto), sia nel computarne il prezzo, che gli emigranti non sono in grado di verificare.

Il Commissariato ha cercato di prevenire gli abusi, non solo col porre nei decreti di autorizzazione le condizioni sopra indicate, ma con lo stabilire che i vettori, alla partenza di ogni piroscafo, consegnino agli ispettori dell'emigrazione un elenco nominativo degli emigranti a cui siano stati venduti biglietti ferroviari od ordini per biglietti, con l'indicazione della stazione di partenza e di quella d'arrivo, del prezzo in dollari e del prezzo percepito in moneta italiana. Si possono così esercitare opportuni riscontri. Inoltre furono date istruzioni ai commissari governativi a bordo perchè durante il viaggio accertino con interrogatori agli emigranti come sia stato proceduto nella vendita dei biglietti ferroviari e raccolgano i reclami.

Indipendentemente poi dai casi di decadenza dalla autorizzazione per inosservanza delle norme stabilite, il Commissariato si è riservato il diritto di ritirare in ogni tempo la concessione stessa.

8. — Maggiori rigori posti per legge all'immigrazione negli Stati Uniti. - Immigranti analfabeti. - Urgenza di provvedere all'istruzione elementare degli adulti, nelle provincie di maggiore emigrazione.

La nostra emigrazione verso gli Stati Uniti fu minacciata, or sono circa due anni, di essere in gran parte respinta. Si voleva dal Parlamento federale rendere più difficili le condizioni di ammissione degli emigranti, modificando la legge. Il testo votato dalla Camera dei deputati comprendeva, tra altre clausole, la seguente: Gli immigranti dovranno provare all'Ufficio federale nel porto di sbarco di sapere scrivere dieci righe sotto dettatura in una delle lingue europee. Se questa disposizione avesse preso forza di legge, quasi la metà degli operai italiani che vanno agli Stati Uniti non avrebbe più potuto mettere piede sul territorio dell'Unione. Difatti risulta dalle statistiche pubblicate dall'Ufficio d'immigrazione che il 43 per cento di coloro che arrivano dall'Italia sono illetterati. Il Senato accettò il disegno di legge, fatto per rendere più rigoroso l'esame degli ammittendi, ma non approvò la clausola per cui si rifiutavano gli analfabeti. Così fu rimosso il pericolo per il momento, ma la minaccia di un prossimo inasprimento della legge è grave, e s'impone al nostro Governo la necessità di prevenire il danno.

La legge federale del 3 marzo 1903 riproduce sostanzialmente le disposizioni delle leggi precedenti 3 agosto 1882, 18 agosto 1884 e 3 marzo 1891, facendole più severe. Le nuove restrizioni riguardano principalmente le seguenti categorie di persone: gli epilettici e quelli che nei cinque anni precedenti il loro arrivo negli Stati Uniti avessero avuto due accessi di pazzia; gli anarchici (e coloro che professano la dottrina di distruggere colla violenza il governo degli Stati Uniti o altro governo esistente o predicano l'assassinio a scopo politico); le prostitute (sotto pena di un anno di carcere a chi tenti introdurre donne a scopo di prostituzione). Ma la più grave riforma adottata coll'ultima legge è la maggiore estensione data al divieto di far entrare negli Stati Uniti persone impegnate con contratto di lavoro. Parlando del *contract labor*, la legge precedente usava l'espres-

42

sione *contract or agreement;* la nuova legge parla di *agreement* (che è quasi sinonimo di contratto), ma lo fa precedere dalle parole *offer, solicitation, promise.* Il che vuol dire che per respingere l'immigrante basta il fatto ch'egli sia stato incoraggiato a venire colla semplice offerta di una retribuzione soddisfacente.

Le disposizioni restrittive che il *Labor Party* era riuscito a fare introdurre nella legislazione americana, di allontanare la concorrenza della mano d'opera a buon mercato, coll'esclusione di coloro che vi andassero dall'estero con un contratto di lavoro, trovavano in pratica difficoltà ad essere applicate, finchè si parlava di *contract or agreement,* potendosi raramente provare innanzi al Tribunale che il nuovo arrivato avesse stipulato, prima di mettere piede sul suolo americano, un vero e proprio contratto. Ora gli ufficiali federali, alle frontiere di mare e di terra, hanno una formola più lata nella nuova legge, per cui possono respingere i lavoratori stranieri, quante volte dall'insieme delle circostanze si facciano persuasi che furono invitati a venire a determinate condizioni, per lettere di informazione dei loro parenti ed amici, anche senza un preciso impegno assunto da una impresa industriale o di costruzioni. Una multa di mille dollari è comminata a chi faccia entrare negli Stati Uniti lavoratori in spregio della legge.

Una sanzione severa è imposta alle Società di navigazione che trasportino negli Stati Uniti uno straniero affetto da malattia deturpante o contagiosa, quando risulti che la malattia esisteva al momento dell'imbarco e che questa si sarebbe potuta conoscere mediante visita medica. La multa è di cento dollari per ogni emigrante portato in tali condizioni e la nave non esce dal porto prima che la multa sia stata soddisfatta.

Era già data facoltà al Governo federale, per la legge del 3 marzo 1891, di obbligare le Società di navigazione a rimpatriare gratuitamente quegli emigranti che fossero stati portati in contravvenzione alla legge americana e fossero caduti a carico della beneficenza pubblica per cause preesistenti al loro sbarco nel territorio della Confederazione; e ciò entro un anno dal giorno dell'arrivo. La nuova legge

estende questo limite di tempo a due anni ed obbliga le Società a pagare anche la metà delle spese del viaggio di terra, fino al porto d'imbarco.

Tali sono le principali disposizioni dell'ultima legge. Il divieto d'ingresso agli analfabeti fu abbandonato per ora. Allorquando si discusse questa legge, ebbe ragione il partito che rappresenta gli interessi degli imprenditori; ma il partito del lavoro, che vorrebbe respingere la concorrenza della mano d'opera straniera, potrebbe avere il sopravvento in altra occasione e conviene prepararci a vedere quanto prima riproposta l'esclusione degli analfabeti.

Sotto il pungolo di quel minacciato divieto, il Ministro della pubblica istruzione aveva pensato di attuare un insegnamento *accelerato* per gli adulti, in quelle provincie del Regno in cui è maggiore il numero degli emigranti verso gli Stati Uniti e più alte sono le proporzioni degli illetterati. Così gli emigranti, prima di partire, avrebbero potuto apprendere a leggere e scrivere.

Avendo trovato di poter disporre per questo scopo di un centinaio di mila lire sul proprio bilancio, il Ministro chiese al Commissariato se potesse concorrere con una somma di 50 mila lire sul Fondo per l'emigrazione, proponendosi con 150 mila lire, per una prima campagna, per così dire, di sussidiare un migliaio di maestri nei comuni che ne avessero maggior bisogno.

Il Commissariato portò la domanda a cognizione del Consiglio e della Commissione di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione; i quali assentirono come ad un provvedimento eccezionale, che non avesse però da impegnare per gli anni futuri; poichè l'alto interesse di combattere l'analfabetismo deve essere ufficio primario del Ministero della pubblica istruzione; il quale, ove non bastino i mezzi ordinari, deve farne oggetto di proposte al Parlamento.

Il Consiglio, dopo avere a più riprese discusso l'argomento, venne alla seguente conclusione in una delle sue ultime tornate (12 febbraio 1904): " Il Consiglio delibera di concorrere nella lotta contro l'analfabetismo, nei centri che danno maggiori contributi all'emigrazione transoceanica, integrando l'opera del Ministero della pubblica istruzione

per promuovere l'istituzione di scuole serali e festive per gli adulti, con 50,000 lire, da erogarsi nella misura e colle cautele che saranno concordate fra il detto Ministero e il Commissariato, col parere favorevole del Consiglio o del suo Comitato permanente. Riconosce frattanto la necessità e l'urgenza che si inizi nella Basilicata l'attuazione dei suddetti provvedimenti „.

Oggi ancora, dopo 27 anni dacchè fu promulgata la legge per la istruzione obbligatoria (1877), si hanno ancora 32 analfabeti ogni 100 coscritti alla leva militare, come media generale del Regno. Le medie variano da 7.80 per cento nella provincia di Torino a 49.16 nella Basilicata. Se i comuni avessero aperte le scuole, e se il Governo avesse fatto il suo dovere di esigere che la legge fosse osservata, così dai comuni, come dalle famiglie che devono inviare i figli alla scuola, la situazione attuale sarebbe molto diversa da quella che è. Ove non si provveda come l'urgenza comanda, avremo il rigurgito dei nostri emigranti, che saranno respinti dall'Unione americana.

9. — Ispezioni e studi sull'emigrazione in alcune provincie del Regno.

Ispezioni in porti di imbarco ed in comuni. — Nei casi di urgenza il Commissariato non si è limitato ad impartire ordini alle autorità dipendenti od a richiedere la cooperazione di altre autorità governative; ma ha inviato qualche volta i propri funzionari sui luoghi, ossia nei porti d'imbarco o nei comuni dove fosse da provvedere ad immediate necessità.

Tralasciamo di dire delle visite fatte nei porti per accertare se fossero osservate le condizioni stabilite circa le locande per gli emigranti, o circa l'assetto interno dei piroscafi e le altre prescrizioni volute dalla legge e dal regolamento; delle ispezioni fatte in alcune provincie per rendersi conto dell'azione esercitata dagli agenti interessati a suscitare l'emigrazione artificialmente, ovvero per promuovere l'opera dei Comitati comunali e mandamentali o per conciliare e risolvere d'urgenza le vertenze tra gli emigranti ed i vettori o i loro rappresentanti.

L'emigrazione dalla Basilicata e dalle provincie di Caserta e di Avellino. — Parliamo di alcune missioni compiute per conoscere come si origini e si svolga l'emigrazione in certe provincie, ricercandone, oltre alle cause generali, demografiche ed economiche, le cause particolari e locali.

Negli anni 1901 e 1902 si ebbe a notare, specialmente in alcune parti dell'Italia meridionale, un grande accrescimento della nostra emigrazione; l'attenzione pubblica fu richiamata sui fatti dello spopolamento di certi paesi, della scarsità della mano d'opera per i lavori agricoli, del rialzo rapido dei salari. E poichè l'aumento dell'emigrazione coincideva coll'entrata in vigore della legge, così alcuni persistevano ad attribuirlo a certe disposizioni della legge stessa e all'azione dei rappresentanti di vettori; i quali, ricevendo una provvigione più o meno alta per ogni emigrante di cui procurano l'imbarco, hanno interesse a promuovere l'emigrazione.

Per accertarsi se queste asserzioni avessero un fondamento di verità, ed in quale misura, si mandò uno dei commissàri (il prof. Augusto Bosco) nella Basilicata (aprile 1902), ed un altro commissario (il comm. Biancheri, ora console generale a Calcutta) nelle provincie di Caserta e di Avellino (maggio 1902).

Per quanto non si trattasse di una vera e propria inchiesta sulle condizioni dell'emigrazione in quelle provincie (che avrebbe richiesto maggior tempo di quanto fosse a disposizione dei due commissari), pure fu dimostrato che nell'aumento dell'emigrazione poca parte avevano le disposizioni della legge (maggiore facilità data per soddisfare agli obblighi di leva, gratuità e sollecito rilascio del passaporto) ed anche minor parte gli incitamenti dei rappresentanti di vettori.

In Basilicata l'emigrazione (intorno agli 8000 individui nel 1897-1899) aveva già preso a crescere nel 1900 (10,700) e nel 1901 (16,500), nei mesi in cui la nuova legge non era ancora entrata in vigore. Dalle informazioni raccolte da persone competenti, dalle discussioni avvenute nel Consiglio provinciale, dalle visite fatte in vari comuni (Pignola, Picerno, Avigliano, Rionero, Lagonegro, Melfi, Venosa), il Bosco potè assicurarsi che l'aumento straordinario avvenuto nell'emigra-

zione dalla Basilicata è dovuto alla decadenza dell'agricoltura (che in Basilicata è quasi unica sorgente di produzione e di ricchezza) e alla conseguente diminuzione del reddito. A ciò concorrono molte circostanze: l'esaurimento della terra, per sistemi di agricoltura arretrati e per il difetto di concimazione; il diboscamento, che ha portato alterazioni nel regime dei torrenti e dei corsi d'acqua, i quali trasportano via parte del terreno coltivabile; la cessazione dell'industria pastorizia, che non solo prima serviva all'agricoltura per la concimazione del terreno, ma dava essa stessa un reddito per lana, pelli, latticini, ecc.; cessazione dovuta, in parte, all'importazione ed al rinvilio dei prezzi della lana, delle pelli, ecc.; infine le malattie (specie la fillossera) che hanno colpito certi prodotti agricoli, particolarmente nella regione viticola della provincia, il circondario di Melfi, dove, fino al 1899, l'emigrazione era minore che negli altri circondari, mentre dopo il 1899 si è quasi quadruplicata.

Si aggiungono ragioni fiscali ed amministrative, ossia l'altezza delle imposte (governative e comunali), le quali gravano principalmente sulla proprietà fondiaria e sul reddito già misero dei lavoratori. L'impoverimento delle classi rurali — proprietari e contadini — che formano la maggioranza della popolazione, si ripercuote sulla classe dei piccoli commercianti ed artigiani. Le poche industrie locali vanno cadendo sotto la concorrenza dei prodotti importati con le ferrovie e a causa dei minori mezzi di acquisto da parte dei consumatori.

Oltre all'azione di queste cause economiche, il Bosco potè stabilire l'effetto di altre, morali e psicologiche. Col diffondersi dell'istruzione si viene formando un certo sentimento di dignità individuale; sorgono aspirazioni ad un maggior benessere materiale. È cresciuta parimente l'emigrazione di richiamo, e cioè: persone che sono già in America e vi hanno trovato lavoro, mandano a chiamare parenti e compagni, spesso pagando o loro anticipando le spese di viaggio. Infine va tenuto conto della maggiore facilità, sicurezza e periodicità dei viaggi per le Americhe e della grande domanda di lavoro manuale (il più appropriato ai nostri emigranti) che vi è stata in questi ultimi anni da parte degli Stati Uniti.

A conclusioni pressochè identiche a quelle del Bosco per la Basilicata, venne l'altro commissario per le provincie di Caserta e di Avellino, nonostante che la loro costituzione economica, pur sempre prevalentemente agricola, sia in parte diversa da quella della Basilicata, e nonostante che non vi sia stato quel peggioramento che si osserva per la provincia di Potenza. Anche per le provincie di Avellino e di Caserta fu dimostrato trattarsi, non di una emigrazione artificialmente provocata, ma di una emigrazione nella massima parte spontanea.

Un'inchiesta più particolareggiata sulla Basilicata fu fatta sul finire del 1902 dal cav. Ausonio Franzoni; il quale, a richiesta dell'onorevole Zanardelli, allora presidente del Consiglio, fu mandato in quella provincia per studiarvi le condizioni e le cause dell'emigrazione.

Il signor Franzoni percorse gran parte di quella regione, visitando molti comuni: quelli del circondario di Potenza, di cui alcuni (come Pignola e Picerno) sono rimasti pressochè deserti di abitanti; quelli del montuoso Lagonegrese, dove si hanno alcuni dei comuni più poveri, più isolati per difetto di comunicazioni e più migratorii della provincia, ma dove esistono (come a Revello, a Nemoli, a Trecchina) correnti da lungo tempo stabilite di operai esercenti un dato mestiere, a differenza dell'uscita che si effettua per masse di contadini e braccianti e che costituisce il carattere prevalente dell'emigrazione lucana; quelli del Materano, così i comuni confinanti verso la Puglia, come i comuni lungo la valle del Basento; quelli, infine, del Melfese, dove, per le culture più ricche, a viti e a olivi, l'emigrazione era stata, sino a poco tempo addietro, limitata, mentre oggi è cresciuta pei raccolti falliti in seguito a malattie che colpirono i prodotti agricoli.

L'interesse dell'inchiesta del cav. Franzoni consiste nello studio fatto, comune per comune, delle cagioni che vi determinano il movimento migratorio e degli effetti che ne derivano. Sussistono differenze anche fra comuni finitimi, dipendenti da particolari condizioni di produzione agricola, di assetto della proprietà, di tasse comunali, di comunicazioni, di buona o cattiva riuscita dei primi emigranti. In

ogni comune si forma, più per circostanze occasionali, che non per una scelta prestabilita, una corrente verso una data regione degli Stati Uniti, del Brasile, dell'Argentina e, una volta formata, la corrente tende a mantenersi nella stessa direzione pei rapporti che si stabiliscono fra i partiti ed i rimasti; e solo si muta per nuovi fatti, come avvenne dopo che fu vietato il viaggio gratuito per lo Stato di San Paolo, e l'emigrazione che si dirigeva da parecchi comuni verso il Brasile, si volse d'un tratto verso gli Stati Uniti.

Ma, attraverso le cause locali proprie a ciascun comune che spingono all'emigrazione, si delineano delle cause generali. Anche il Franzoni trova nelle condizioni economiche e nel loro peggioramento il fattore principale dell'emigrazione dalla Basilicata. La natura del suolo, franoso in varie parti per struttura geologica e per l'improvvido diboscamento che produce erosioni e avvallamenti; la malaria dominante in molti luoghi; il depauperamento della terra, per il sistema di coltura e di sfruttamento a cui è sottoposta; i terreni che rimangono incolti per l'abbandono della pastorizia o per la scarsezza del prodotto, sono tutti motivi che cospirano a danno dei proprietari e dei lavoratori.

Le imposte comunali, per il modo in cui sono ripartite, gravano sugli abitanti più poveri, ed il loro peso cresce per il fatto stesso della diminuzione degli abitanti, mentre le spese obbligatorie non si possono diminuire. In molti comuni vi è insufficienza o assoluto difetto di istituti di beneficenza e di previdenza. Il capitale è scarso e l'usura ha proporzioni altissime. Si aggiunga la suggestione che si propaga di paese in paese per le fortune fatte da alcuni nelle lontane Americhe e per i salari più alti che ivi si pagano. Anche il Franzoni non trovò che gli incitamenti da parte dei rappresentanti di vettori avessero molto effetto nel promuovere l'emigrazione: bensì egli attribuisce una certa importanza alle agevolezze fatte dalla nuova legge alle persone che, ancora soggette al servizio militare, vogliono recarsi all'estero (1) ed alla concessione gratuita dei passaporti.

(1) Art. 33 della legge.

Nel considerare gli effetti di questo movimento, il Franzoni nota il vantaggio che ne deriva a molti comuni, nei quali la popolazione rimasta vive in parte pei soccorsi ricevuti dall'estero; tuttavia avverte che i risparmi degli emigranti contribuiscono poco (a differenza di altre provincie) all'aumento del capitale; non s'impiegano in compere o miglioramenti di terreni, ma, o restano nascosti e inoperosi, o si adoperano a pagare il viaggio di nuovi partenti.

Secondo l'autore della inchiesta a cui accenniamo, l'emigrazione dalla Basilicata, per le forme che ha assunto e per la sua intensità, presenta un carattere singolare e riesce dannosa in quella provincia coll'alterare la naturale composizione della popolazione, a cui toglie in troppo larga misura gli uomini validi e robusti. La quale conclusione, se nei riguardi della Basilicata è in gran parte fondata, non si potrebbe estendere ad altre provincie senza speciali osservazioni e riserve, mentre, presa nel suo insieme, l'emigrazione è un fatto necessario ed utile per il nostro paese.

L'emigrazione dalla Sicilia. — Un'altra inchiesta fu fatta dall'ispettore Adolfo Rossi, in Sicilia, dove l'emigrazione è cresciuta da circa 20 mila persone nel 1897 a 54 mila nel 1902.

Il Rossi (ottobre 1903), visitando alcuni dei principali centri della emigrazione siciliana (Termini Imerese, Sciacca, Cefalù, Vittoria, ecc.), potè accertare che essa ha influito favorevolmente sulle condizioni dei lavoratori.

Gli emigranti di Termini, come quelli di Sciacca e di Cefalù, si sono avviati per la maggior parte agli Stati Uniti, da dove mandano in patria notevoli risparmi. A Termini Imerese, presso la Banca Euracea, vi è un milione e duecento mila lire di depositi e presso la Cassa di risparmio un mezzo milione, costituiti in gran parte da somme mandate dagli emigranti. Si calcola che ogni mese arrivino dall'America a quell'ufficio postale da 80 a 100 mila lire. Anche a Sciacca si ha un forte movimento annuo di somme spedite dagli Stati Uniti perchè siano depositate presso la Cassa di risparmio. L'emigrazione ha contribuito ad elevare i salari degli agricoltori. La mano d'opera in alcuni luoghi, come nelle campagne di Termini, comincia ad essere

scarsa, cosicchè pei raccolti è mestieri far venire contadini da altre provincie.

Emigrazione temporanea dal Friuli. — Dalla Basilicata, dalla Sicilia e in generale dalle provincie meridionali, l'emigrazione si dirige principalmente verso gli Stati Uniti, il Brasile, e, in minori proporzioni, verso altri Stati americani. Dalle provincie del settentrione, invece, l'emigrazione si volge soprattutto ai finitimi Stati europei, e non tanto vi cerca una stabile occupazione, quanto un lavoro per qualche mese in quelle industrie in cui i nostri, per l'abilità tecnica, la perduranza alla fatica, la parsimonia di vita, vincono facilmente la concorrenza straniera.

Il Commissariato si è occupato anche di questa forma di emigrazione che si suole designare come temporanea, con un termine di cui abbiamo già indicata la poca precisione. Una relazione dell'avv. Cosattini, presentata al Congresso dell'emigrazione temporanea, tenutosi nell'agosto dell'anno passato a Udine, fu pubblicata nel *Bollettino dell'emigrazione* (1).

Egli descrive con piena conoscenza dei luoghi e delle cose l'emigrazione friulana. Sopra una popolazione di mezzo milione di abitanti, ne partono annualmente in primavera per l'Austria e la Germania circa 50 mila, i quali rimpatriano nell'autunno avanzato, cioè quando il rigore della stagione impedisce la continuazione dei lavori all'aperto; e questa cifra è dal Cosattini ritenuta inferiore al vero, per certi indizi e rapporti ch'egli espone nel suo lavoro. Egli ritiene che circa un decimo della popolazione della provincia si rechi ogni anno all'estero in cerca di lavoro. L'emigrazione è più intensa nei distretti montuosi, dove le risorse economiche sono scarse; meno intensa nella pianura.

Il Cosattini studia la composizione dell'emigrazione friulana per sesso, età e professioni. Come quasi tutti i nostri emigranti tem-

---

(1) *L'emigrazione temporanea del Friuli*, del dott. G. Cosattini, nel *Bollettino dell'emigrazione*, n. 3 del 1904.

poranei, anche quelli del Friuli si impiegano per lo più in lavori di sterro, di muratura, in industrie affini. Una loro specialità è la fabbricazione dei laterizi. Le fornaci dell'Austria e della Baviera sono quasi tutte in mano di Friulani.

Il Cosattini esamina in particolare i rapporti fra intraprenditori ed operai e gli inconvenienti ed abusi a cui danno luogo. Il soggiorno all'estero ha portato buoni effetti per la parte più intelligente dell'emigrazione (capimastri, operai dell'edilizia), facendone rialzare alquanto il tenore di vita. I braccianti e contadini non riescono finora ad assimilarsi le abitudini più progredite dei paesi in cui vanno a lavorare e vi rimangono appartati dal resto della popolazione.

Le cause di questo movimento periodico consistono, nei distretti montuosi, in un eccesso di popolazione per la produzione locale, e, nella regione piana, nell'insufficienza dei salari agricoli di fronte ai bisogni cresciuti e al desiderio di migliorare la propria condizione. I risparmi, che annualmente vengono spediti o importati nella provincia, sono calcolati in circa 20 milioni di lire all'anno, e in parte si spendono per il mantenimento della famiglia nell'inverno, in parte vanno a migliorare la terra e le case di abitazione. Per altro, non mancano conseguenze dannose, e cioè un certo allentarsi dei vincoli di famiglia e il vizio delle bevande alcooliche che pur troppo si va diffondendo.

Nel pubblicare la relazione dell'avv. Cosattini il Commissariato ha inteso di associare all'opera sua quella di privati studiosi che si occupano di indagare le cause della nostra emigrazione ed i modi con cui si svolge nelle varie provincie. Sono da incoraggiare codeste monografie locali, di cui abbiamo avuto di recente altri saggi, per il Polesine (provincia di Rovigo) e per la provincia di Cuneo. Solo mediante simili inchieste potremo acquistare un'idea compiuta dell'emigrazione nelle sue varietà locali e nei suoi aspetti differenti da provincia a provincia.

42

IV.

Tutela degli emigranti nei porti d'imbarco.

1. — Alberghi e locande per l'alloggio degli emigranti.

La legge (art. 32) prevede l'istituzione di ricoveri per emigranti nei porti di Genova, Napoli e Palermo, e il regolamento (art. 78) aggiunge che, fino a quando codesti ricoveri non siano aperti, può esser data dal prefetto speciale autorizzazione ad esercenti alberghi e locande, in quelle medesime città, sotto condizioni speciali, nell'interesse dell'igiene e della sicurezza degli emigranti.

Nelle licenze che le prefetture rilasciano, su parere di apposite commissioni tecniche, è determinato il numero dei letti che ciascuna locanda può contenere e il numero massimo delle persone che possono esservi alloggiate, ed è stabilito il prezzo da pagarsi per vitto e alloggio.

Gli emigranti dovrebbero essere distribuiti dai vettori fra le locande autorizzate; ma in pratica avviene che, mentre alcune di queste, fra le meno buone, sono piene, altre, meglio disposte e servite, rimangono vuote. La spiegazione si ha in ciò, che queste ultime domandano ai vettori la retta nella misura fissata dal prefetto in lire 2 al giorno per il vitto e l'alloggio, mentre le altre pare si contentino di lire 1.50, di lire 1.35 e perfino di lire 1.30, sul quale prezzo dànno anche una provvigione da 10 a 20 centesimi agli incaricati deivettori che accompagnano gli emigranti dalla stazione alle locande.

Il Commissariato tentò di rimediare a questi inconvenienti; ma è difficile riuscirvi, essendovi di mezzo gli interessi dei vettori, dei locandieri e degli intermediari, che si disputano la clientela.

Le locande autorizzate sono (marzo 1904) 77 a Napoli, con 2088 letti, 31 a Genova, con 664 letti, e 22 a Palermo, con 675 letti. Nei mesi in cui è più forte il numero delle partenze, da marzo a tutto maggio, non bastano i letti delle locande autorizzate, e gli emigranti mangiano

e dormono in locande che non hanno potuto essere autorizzate, perchè non soddisfano al *minimum* di quanto si richiede, per ragioni di decenza e di igiene.

La sorveglianza delle locande autorizzate è affidata ad un medico scelto dalla prefettura, d'accordo col Commissariato; il quale, con l'assistenza dei funzionari dell'Ispettorato, le visita saltuariamente di notte e di giorno.

In particolare parlando di Napoli, si può dire che qualche miglioramento si è ottenuto nella pulizia e nelle condizioni igieniche degli ambienti; il numero dei letti venne limitato, con certi criteri di decenza, alla capacità delle stanze; ma, tranne poche, queste locande sono situate nelle parti più sudicie della città, in case vecchie, con poca aria e poca luce. Esse presentano un altro inconveniente, quello di essere lontane dal luogo dell'imbarco. Inoltre, essendo sparse in vari quartieri della città, riesce difficile la vigilanza.

Quando un giorno sorgeranno i ricoveri nei nostri porti d'imbarco, magari per convenzione tra il Governo e imprese private, se anche codesti stabilimenti non conterranno che una parte degli emigranti in attesa dell'imbarco, si potranno rifiutare molti locali antigienici e sarà possibile una maggiore vigilanza su quelli che resteranno in via sussidiaria autorizzati.

2. — Ricoveri degli emigranti nei porti d'imbarco.

Ricovero nel porto di Napoli. — A Genova la difficoltà massima è quella di trovare un'area adatta per il ricovero. A Napoli invece l'area c'è, ottimamente situata, in faccia alla Capitaneria di porto, area di proprietà demaniale, già assegnata dal Ministero della marina per la costruzione del ricovero, di una superficie di circa 14,000 metri quadrati.

L'Ufficio del genio civile, incaricato degli studi preliminari, presentò un primo disegno accurato per occupare 6,000 metri quadrati, con un edificio a due piani, capace di mille letti, oltre ai servizi di bagni, disinfezioni, custodia dei bagagli, ecc. La spesa ascendeva a

circa un milione; somma grande per se stessa, ed anche relativamente alla superficie occupata; il che in parte dipende dalla circostanza che il suolo in quel posto è guadagnato sul mare (terra di riporto) e le fondazioni devono farsi discendere a una diecina di metri, mediante palafitte.

D'altro canto, per il desiderio di spendere meno, non si potrebbero fare costruzioni di legname e ferro, anzichè di muratura, in un clima come quello di Napoli e colla necessità di tenere tutte le parti dell'edificio costantemente pulite e disinfettate, per il continuo rinnovarsi della popolazione di emigranti che vi devono transitare. Nè, per evitare costose fondazioni, potrebbero ridursi gli edifici ad un piano solo, poichè, per quanto l'area non possa dirsi angusta, non si dispone a Napoli di una superficie così vasta, come è quella occupata dal ricovero per gli emigranti nel grande porto fluviale dell'Elba, coi suoi padiglioni e cortili e giardini, che insieme misurano 25 mila metri quadrati (1).

Portato il progetto del ricovero degli emigranti, nel marzo dell'anno scorso, innanzi al Consiglio dell'emigrazione, questo, che nel frattempo aveva messa allo studio l'idea di favorire l'istituzione o l'incremento di colonie agricole italiane nell'Argentina e in altri paesi dell'America latina, approvò un ordine del giorno dilatorio, col quale si rinviava la costruzione del ricovero a nuovi studi, per potere frattanto avviare la soluzione dei problemi appunto della colonizzazione agricola.

Frattanto si raccomandava al Commissariato, e per esso all'Ufficio del genio civile di Napoli, di studiare se, con un diverso ordine di occupazione delle aree e con la rinuncia ad alcuni servizi non strettamente necessari, si potesse costruire un ricovero con minore spesa, ovvero si potesse raccogliere, con una spesa eguale o poco superiore, un numero maggiore di emigranti. Il Consiglio entrava in quest'ordine di idee, anche per il riflesso che un ricovero per mille emigranti sarebbe stato troppo inferiore al bisogno, poichè in certe stagioni si

---

(1) Il ricovero degli emigranti in Amburgo fu visitato nel 1902 dal prof. Alberto Franz Labriola, per incarico del Commissariato, e da lui descritto, con molti particolari, in una Relazione pubblicata nel *Bollettino dell'emigrazione*, n. 10, anno 1902.

adunano in Napoli da cinque a sei mila individui, che vengono imbarcati per le Americhe sopra diversi vapori, nello spazio di due o tre giorni.

L'Ufficio del genio civile, che aveva fatto il primo disegno, incaricato di preparare un nuovo progetto, ne presentò due nuovi; secondo i quali si potrebbe, colla spesa di circa lire 1,200,000, dare alloggio a 1,600 persone, ovvero colla spesa di circa lire 1,600,000, ricoverarne 2,500, oltre che apprestare le doccie, i bagni, ecc. per la pulizia delle persone e dei loro indumenti, sistemare un recinto per il momentaneo riparo degli emigranti, in attesa di recarsi, sia alla disinfezione, sia al ricovero, sia alla stazione marittima per l'imbarco, e infine provvedere i locali occorrenti per le visite mediche, per la custodia dei bagagli, ecc.

In attesa di una decisione, si è provveduto alla costruzione nel porto di Napoli di un fabbricato destinato specialmente alla disinfezione degli indumenti contenuti nei bagagli degli emigranti. Il fabbricato sorge presso la stazione marittima, su porzione delle aree cedute dal Ministero della marina per la costruzione del ricovero. Ha un piano terreno, in cui sono sistemate due macchine sterilizzatrici e tutto l'apparecchio per la disinfezione, oltre a tre gabinetti di vaccinazione. Nel piano superiore è l'ispettorato dell'emigrazione, e potranno esservi collocati in seguito altri uffici per l'amministrazione del ricovero. La stazione costò lire 125,000, compreso il macchinario, e fu aperta all'esercizio il 5 gennaio del corrente anno.

Si sono coperte con tettoie in ferro e vetro le banchine laterali alla stazione marittima per riparare dal sole e dalle intemperie gli emigranti che dalle sale di visita si recano alla banchina per riprendere i bagagli dopo la disinfezione e salire a bordo del piroscafo.

Si è pure riconosciuto necessario di stralciare dal progetto del grande ricovero altre opere indispensabili, da costruirsi in guisa che possano servire come parti del ricovero stesso, qualora si addivenisse alla edificazione del medesimo. E con questa occupazione si viene anche a prendere possesso di gran parte (circa 7000 metri quadrati) delle aree destinate al ricovero, ed a prevenire il pericolo che possano essere destinate ad altri interessi marittimi e commerciali.

Queste opere, sulle quali si è già proposto al Consiglio dell'emigrazione di esprimere il suo parere, sono:

a) un vasto recinto, di cui una porzione (1000 m. q.) sarebbe occupata da una tettoia, per temporaneo ricovero degli emigranti, che ora sono costretti a vagare nelle adiacenze del porto, mentre attendono di potere accedere alla stazione di disinfezione, e quindi alla stazione marittima per le operazioni di visita. La spesa presunta è di lire 75,000;

b) un fabbricato a piano terreno da costruire con sufficiente solidità per potervi sopraelevare, all'occorrenza, parecchi altri piani pel ricovero, senza spreco alcuno di opere. Lo stabilimento comprenderebbe, oltre le sale di arrivo e di ammissione, due distinti reparti di bagni con relativi spogliatoi ed interposte sale di disinfenzione degli indumenti, e diversi locali per le vaccinazioni con tutti gli accessori occorrenti sotto l'aspetto igienico. La costruzione di questo fabbricato, compresi il macchinario, gli apparecchi pei bagni, la condotta d'acqua e gli arredi di ogni specie, richiederebbe una spesa di circa lire 350,000 (1),

Tettoia per l'imbarco degli emigranti a Palermo. — Per ciò che riguarda l'imbarco degli emigranti in Palermo, una cosa urgente da farsi è una tettoia sulla banchina del porto.

Ad ogni partenza di vapore, sulla banchina aperta, esposta al sole ed alla pioggia, al momento dell'imbarco, si affollano a centinaia le famiglie degli emigranti, che si slanciano sul ponte di barche, situato fra la banchina e il vapore, per arrivare primi ad essere visitati. Per far argine a questa folla invadente non vi è forza che basti.

La Commissione medica americana deve fare la sua visita sul pontone galleggiante, in un casotto improvvisato. E le varie operazioni procedono fra un chiasso e un disordine che non potrebbero essere maggiori.

---

(1) Il Consiglio dell'emigrazione, nella recente adunanza del 9 aprile p. p., ha dato parere favorevole alla costruzione delle due opere.

L'Ufficio del genio civile ha compilato un progetto per costruire una tettoia sulla banchina. Questa tettoia, di cui una piccola parte deve servire per ufficio della Commissione di visita, è larga 4 metri e lunga 50, ed importerà una spesa di circa 27,000 lire. Probabilmente sarà completata nel corrente anno.

Finalmente, anche nell'interno del Regno importa impedire il grave sconcio, che oggi si lamenta, di vedere nelle principali stazioni delle strade ferrate (come a Roma) sdraiata in terra alla rinfusa, sopra sacchi, materassi e bagagli, povera gente di passaggio, sia pure per le migrazioni interne dei contadini che muovono dagli Abruzzi per la Maremma o viceversa.

Non si mancò di richiamare l'attenzione dell'Ispettorato delle strade ferrate e delle Direzioni delle due grandi Società esercenti sopra questo spettacolo, che nuoce al decoro del Governo e delle stesse amministrazioni ferroviarie; ma alla vigilia di una decisione sul grave problema dell'esercizio di Stato o dell'esercizio privato, non si potè ottenere alcun provvedimento, neppure transitorio.

V.

Tutela degli emigranti nel trasporto marittimo.

1. — Visite delle navi e degli emigranti nei porti d'imbarco.

Visite delle navi. — Per ottenere che un piroscafo sia ammesso al trasporto degli emigranti ed inscritto nella patente, i vettori devono far constare che esso possiede i requisiti di navigabilità, velocità, sicurezza, ordinamento interno e corredo, prescritti dalle leggi e dai regolamenti in vigore. La navigabilità viene comprovata dalle periodiche ispezioni allo scafo ed alla macchina, prescritte dal codice della marina mercantile. Gli altri requisiti sono accertati mediante *una visita speciale d'idoneità*, eseguita da una Commissione composta di funzionari delle Capitanerie di porto, di ufficiali tecnici della regia marina, di un

medico di porto e dell'ispettore dell'emigrazione. La velocità è verificata dalla Commissione stessa, sia mediante prova diretta, sia in base al risultato dei viaggi eseguiti nell'ultimo anno.

Ogni volta poi che un piroscafo intraprende un nuovo viaggio dall' Italia per un porto transoceanico, deve essere sottoposto ad una *visita preliminare*, avente per fine di constatare se si trovi nelle condizioni volute per ciò che riguarda l'ordinamento interno, l'assetto, il corredo e le provviste, tenuto conto del numero degli emigranti che il vettore ha dichiarato di dover imbarcare. Anche la Commissione incaricata di questa visita si compone di un funzionario delle Capitanerie, di un medico di porto e dell' ispettore dell'emigrazione.

Questa Commissione, nell'eseguire il suo mandato, tiene presenti i rapporti dei commissari viaggianti, esamina gli appunti fatti da essi, ordina le riparazioni occorrenti per eliminare gli inconvenienti lamentati e non permette la partenza se questi lavori non siano compiuti.

Poichè le visite si eseguiscono da funzionari, alcuni dei quali dipendono dal Commissariato, altri dal Ministero della marina, si ha sempre cura di prendere con quest'ultimo gli opportuni concerti per coordinare l'operato delle diverse Commissioni, formare via via una giurisprudenza per l'interpretazione delle disposizioni regolamentari, e soprattutto per incitare i funzionari ad eseguire le operazioni di visita con la dovuta cura e con quel temperato rigore che si accoppia all'equità. Il servizio cammina in modo abbastanza soddisfacente; tuttavia, nonostante le visite e le inchieste speciali fatte eseguire in parecchi casi da Commissioni tecniche, composte di ufficiali della regia marina, non si può dire che tutti i vapori impiegati sulle linee rispondano alle esigenze di un buon trasporto di emigranti. Il Commissariato ha fatto radiare due piroscafi, con decreto ministeriale, sul parere conforme del Consiglio dell'emigrazione, e colla stessa procedura promuoverà l'esclusione di altri, se non saranno ritirati, come già furono ritirati alcuni piroscafi giudicati dal Commissariato disadatti.

Vi sono piroscafi che lasciano molto a desiderare, sotto tutti gli aspetti e che per ora non si ha modo di escludere dall'esercizio, in quanto che raggiungono, sebbene a stento, i limiti minimi per cia-

scuno dei requisiti voluti dalle norme vigenti. Quando il numero dei valori minimi è esiguo di fronte a quello degli altri fattori, si può talvolta avere una risultanza discreta; ma quando siano molti, la somma di tanti valori minimi viene a costituire un complesso organico talmente deficiente, da non poter corrispondere allo scopo. Parrebbe quindi opportuno inserire nel regolamento una disposizione, che consenta alle Commissioni di visita una certa latitudine nel giudizio da pronunciarsi per l'ammissione o per la ricusazione di un piroscafo, quando si presenti in condizioni dubbie, sia pure rispondendo al minimo dei singoli requisiti.

Gioverebbe in secondo luogo fondere insieme la Commissione della *visita di idoneità* con quella della *visita preliminare*. Non è raro il caso che, in seguito a qualche appunto fatto da un commissario viaggiante circa l'assetto di un piroscafo, la Commissione di visita preliminare si ritenga incompetente a giudicare sul difetto notato, perchè verrebbe quasi a sindacare l'operato dell'altra Commissione. E da ciò nascono ritardi, sia nell'accertamento dei difetti, sia nei lavori di riparazione occorrenti; i quali spesso, per la ristrettezza del tempo, debbono essere rimandati ad un ulteriore viaggio. A simili inconvenienti si potrebbe ovviare col formare un'unica Commissione, la quale sarebbe presieduta, secondo i casi, da un capitano o da un ufficiale di porto, e a cui si potrebbe aggregare, qualora si richiedesse un parere tecnico, un ingegnere del genio navale. Sarebbe anche desiderabile che facesse parte della Commissione unica il medico militare o il commissario che deve assumere servizio sul piroscafo, affinchè concorresse colle sue cognizioni a dar maggiore efficacia alla visita o potesse almeno darsi ragione di molti provvedimenti, contro i quali non di rado i commissari a bordo sogliono poi muovere lagnanze nei loro rapporti, non essendo stati edotti dei motivi che li hanno determinati.

Indipendentemente da queste modificazioni, un' altra osservazione occorre di fare, di carattere più generale. Per la circostanza già accennata, che, fra i membri della Commissione, uno deve chiedere ordini e rendere conto del suo operato al Commissariato dell'emigra-

zione, e l'altro al Ministero della marina, fa difetto l'unità di direzione. D'altra parte, la interpretazione del regolamento per ciò che riguarda l'ordinamento, l'assetto e il corredo dei piroscafi, e le corrispondenti istruzioni da impartirsi ai membri delle Commissioni di visita, danno luogo ad un continuo scambio di vedute con l'Amministrazione della marina; il quale, per quanto sia stato fatto sempre col massimo accordo, pei rapporti di cortesia e fiducia che esistono fra i direttori degli uffici, produce una perdita di tempo, senza corrispondente utilità e senza che ad alcuna delle due Amministrazioni possa addebitarsi la intera responsabilità. Un'esperienza alquanto più lunga dirà se non convenga restituire alla Marina la direzione di questo servizio, per ciò che concerne le visite delle navi, esonerandone il Commissariato, che non sempre può avere la dovuta competenza in materia, e che potrebbe dedicarsi con maggior lena al suo ufficio di osservatorio dei fatti economici e delle correnti migratorie.

Velocità minima dei piroscafi perchè possano essere iscritti nelle patenti dei vettori. — E qui occorre un'osservazione di carattere tecnico: la legge fu troppo indulgente nel fissare il limite minimo di velocità dei piroscafi a dieci miglia all'ora. Questo limite dovrebbe elevarsi a dodici miglia, almeno per le navi da ammettersi in avvenire, con che si eliminerebbero i vapori da carico e le vecchie navi che alcuni armatori vanno a cercare per il trasporto degli emigranti. Se è vero che il risparmio di alcuni giorni del tragitto di mare non è la cosa più importante nel viaggio dell'emigrante povero, sta in fatto che i vapori di infima velocità sono anche generalmente i più vecchi e logori, i quali devono rallentare il cammino ad ogni più piccolo turbamento dell'atmosfera e del mare (ve ne sono fra essi che contano oltre trent'anni di età), mentre i vapori di più moderna costruzione e di velocità non inferiore a dodici miglia hanno generalmente anche quanto può soddisfare alle norme dell'igiene a bordo e ad ogni altro servizio. Il Commissariato è lieto di poter dichiarare che, per i piroscafi da ammettersi in avvenire, è assicurato il voto autorevole dell'attuale ministro della marina.

Visita agli emigranti in partenza. — Prima della partenza gli emigranti debbono presentare alla disinfezione i loro effetti d'uso personale. Questo servizio si faceva prima d'ora colle stufe di disinfezione tenute dal Ministero dell'interno nei principali porti per le esigenze della sanità marittima; ma dal principio del corrente anno ha cominciato a funzionare nel porto di Napoli un'apposita stazione, dotata di macchine sterilizzatrici di tipo più moderno e della quale abbiamo già fatto cenno. Contemporaneamente gli emigranti vengono sottoposti alla rivaccinazione, poichè la legge americana la richiede, mentre in base alle nostre leggi vi sarebbero soggette soltanto le persone di età non superiore ai 16 anni.

Nel giorno destinato alla partenza, una Commissione composta dell'ispettore di emigrazione, di un medico di porto e del commissario eseguisce la visita degli emigranti, accertandosi che siano adempiute tutte le prescrizioni della legge e del regolamento, specialmente per quanto riguarda la tutela dei minorenni, la regolarità dei biglietti venduti dai vettori, l'imbarco del bagaglio, il buono stato di salute delle persone imbarcate, l'organizzazione del personale di servizio e della distribuzione dei viveri, ecc.

42

Porti d'imbarco. — La legge, seguendo lo stato di fatto, aveva dichiarato porti d'imbarco degli emigranti, e sedi delle relative Commissioni, quelli di Genova, Napoli e Palermo, dando facoltà di aggiungerne altri, con decreto reale, a seconda del bisogno. A richiesta del Municipio e della Camera di commercio di Messina, fu predisposto il servizio anche in quel porto, nella previsione che qualche vettore possa aver interesse a farvi approdare i suoi vapori transatlantici, data la situazione di quel porto, che raccoglie gli emigranti dalle provincie orientali della Sicilia e dalle Calabrie.

2. — Servizio dei medici e dei commissari governativi a bordo dei vapori da emigranti.

Duplice è l'ufficio esercitato dai medici della regia marina che, ai sensi dell'articolo 11 della legge, vengono imbarcati sui piroscafi

che trasportano emigranti, cioè il servizio sanitario e il servizio di vigilanza sul trattamento fatto agli emigranti.

A richiesta del Commissariato, il Ministero della marina si è impegnato a destinare a questo ufficio 48 ufficiali del Corpo sanitario militare marittimo, il qual numero basta nei periodi normali.

Nei periodi di maggiore emigrazione è necessario ricorrere alla facoltà consentita dall'articolo 32 del regolamento, affidando, cioè, il servizio sanitario ad un medico civile, scelto dal vettore fra quelli che sono autorizzati, e imbarcando per il servizio di sorveglianza un ufficiale di porto, oppure uno fra gli ufficiali di vascello che lo stesso Ministero ha messi a disposizione del Commissariato.

Se v'è parte dei servizi dell'emigrazione, nella quale siano manifesti i benefici effetti della nuova legge, è questa delle condizioni in cui oggi si compiono i viaggi transatlantici. I rapporti dei funzionari, le attestazioni di persone che hanno fatto viaggi sotto il vecchio e sotto il nuovo regime, e le dichiarazioni degli emigranti stessi concordano nel constatare che molto migliore è il trattamento, dacchè è soggetto ad una speciale sorveglianza.

La presenza a bordo dei commissari riesce pure di grande utilità nel rilevare le deficienze nell'assetto interno o nel corredo dei piroscafi, come anche le imperfezioni o lacune esistenti negli attuali ordinamenti. Il Commissariato sottopone ad un minuto esame i rapporti dei commissari viaggianti e, per quanto riguarda i miglioramenti suggeriti negli ordinamenti attuali, tiene conto delle proposte che siano attuabili per curarne l'effettuazione, nell'occasione di una riforma del regolamento; per ciò che riguarda le eventuali deficienze dei singoli piroscafi, comunica gli appunti alle competenti Commissioni di visita per il loro giudizio, e controlla poi i provvedimenti da esse adottati. In questo modo si viene grado a grado migliorando l'assetto delle navi addette a questo traffico.

Generalmente i commissari hanno proposto d'introdurre modificazioni nella tabella dei viveri e nella dotazione dei medicinali. Giovandosi della facoltà concessa dal regolamento di modificare queste materie con decreto ministeriale, il Commissariato ha preso accordi col Ministero della marina, e non tarderà a dare nuove disposizioni

che, senza causare maggiore spesa ai vettori, rispondano meglio ai bisogni ed ai gusti dei nostri compaesani.

Quando si addiverrà alla riforma del regolamento, si potrà anche ottenere una semplificazione nel servizio dei commissari. Attualmente essi redigono un giornale di viaggio da sottoporre all'Amministrazione marittima ed una relazione destinata al Commissariato; e siccome non sempre hanno l'avvertenza di raggruppare in ciascuno dei due rapporti le osservazioni su materie di competenza delle singole Amministrazioni, gioverà che in avvenire si facciano scrivere le risposte ad un unico questionario, il quale renda più omogenea la compilazione del rapporto e ne agevoli il riscontro.

Sono pure sorte delle difficoltà circa la direzione del servizio sanitario, che, secondo il regolamento. viene assunta dal medico governativo. Alcune autorità estere hanno osservato che questa qualità non pare consona alle disposizioni delle loro leggi marittime. Inoltre si è verificato che parecchi Uffici sanitari nei porti americani rifiutano di riconoscere il nostro ufficiale medico, per gli effetti del costituto sanitario, a motivo che esso non è inscritto nel ruolo d'equipaggio. D'altra parte, per la indipendenza che il medico militare deve avere a bordo, non sembra opportuno inscriverlo nel ruolo tra gli *ufficiali di bordo.* Intorno a questa questione sono in corso trattative coi Ministeri della marina e degli affari esteri, e si cercherà di risolverla convenientemente.

La necessità di un'altra modificazione importante fu dimostrata da una sentenza della Corte di cassazione di Roma, la quale, nell'accogliere nell'udienza dell'11 gennaio p. p., il ricorso di un vettore contro una sentenza di condanna pronunziata dalla pretura urbana di Genova, statuiva che " il medico della regia marina imbarcato a bordo
" dei piroscafi destinati al trasporto degli emigranti è indubbiamente
" un pubblico ufficiale, in quanto ha la direzione del servizio sanitario
" nel loro interesse durante il viaggio; ha il dovere della relativa vigi-
" lanza, e il compito dell'accertamento delle corrispondenti contrav-
" venzioni (art. 116, 118, 157, 162 del regolamento sull'emigrazione);
" ma non per questo egli è considerato come *ufficiale di polizia giudi-*
" *ziaria*, ai termini degli articoli 56 e 57 del Codice di procedura pe-

" nale e della legge di pubblica sicurezza. Se colla legge sull'emigra-
" zione si fosse voluto attribuirgli tale qualità, *lo si sarebbe dovuto*
" *dire espressamente*, come si è disposto in ordine alle guardie fore-
" stali nell'articolo 28 della legge forestale 20 giugno 1877. Dunque,
" non essendo il medico della regia marina un ufficiale di polizia giu-
" diziaria, non può essere invocata a suo riguardo la prima parte
" dell'articolo 340 di detto Codice ".

È mestieri pertanto che la legge dica espressamente che i verbali del medico o degli ufficiali degli altri corpi della regia marina che s'imbarcano come commissari viaggianti, per constatare le contravvenzioni, abbiano efficacia giuridica, come se fossero redatti da ufficiali di polizia giudiziaria, nell'interesse del magistero penale (1).

Un'ultima osservazione si potrebbe fare riguardo al servizio dei medici, o piuttosto per la contabilità necessaria al pagamento di questi medici imbarcati sui vapori che trasportano gli emigranti. La spesa di questi medici viene rifusa al Ministero della marina sul Fondo dell'emigrazione, in una somma calcolata *à forfait*; ma il Fondo stesso dell'emigrazione ne viene poi rimborsato dai vettori. Le operazioni di contabilità sono molto complicate, per gli elementi diversi di calcolo e per la molteplicità delle operazioni (2). È da studiare se non

---

(1) Il Consiglio dell'emigrazione, nel dar parere sopra alcune modificazioni proposte nel testo della legge sull'emigrazione, si è associato al voto espresso dal Commissariato.

(2) Ad ogni partenza di piroscafo il vettore interessato deposita una somma in anticipazione, calcolata approssimativamente nella misura delle competenze spettanti al commissario viaggiante (articolo 31 del Regolamento).

Al ritorno in patria il capitano di porto della città, dove il medico sbarca (Genova, Napoli o Palermo), liquida le competenze, e l'ispettore d'emigrazione della stessa città, su presentazione della nota di liquidazione del capitano di porto, paga il medico per la parte che riguarda la diaria, le trasferte e le competenze eventuali (articolo 31 citato). Per questo servizio il Commissariato provvede di fondi gl'Ispettorati dell'emigrazione col mezzo di mandati di anticipazione, e gli ispettori rendono conto mensilmente delle somme erogate.

La parte riguardante lo stipendio dei commissari viaggianti viene (a tenore dell'articolo 30 del regolamento) trattenuta e versata ad ogni semestre anticipato al Ministero della marina, col quale è stabilito un *forfait* nella misura di lire 150,400 annue per 48 medici, di cui 32 di 1ª classe e 16 di 2ª.

Dalla liquidazione delle competenze emerge se il vettore è in credito oppure in debito verso il Fondo dell'emigrazione; nei quali casi il Commissariato provvede a rimborsare il vettore colle somme date in anticipazione agli ispettori, o a far versare al vettore stesso la somma dovutagli a saldo.

convenga abolire i depositi preventivi, facendo pagare a viaggio compiuto la somma dovuta dal vettore.

Tutto considerato, e salvo le poche modificazioni accennate, si può affermare che l'istituto dei Commissari viaggianti, oltre ai vantaggi previsti dalla legge, raggiunge anche un fine morale. Oggi, quando gli emigranti giungono a bordo dei vapori, specialmente su quelli di bandiera estera, non provano più quello scoramento che era naturale presso persone incolte, nel trovarsi fra gente straniera, e vedono nel Commissario governativo un legame che li tiene ancora uniti alla patria. Da molti rapporti si rileva come essi usino stringersi in colloqui famigliari attorno ai Commissari; i quali, da oltre due anni avendo acquistato una speciale esperienza e tenendosi al corrente delle pubblicazioni fatte dal nostro ufficio, sono in grado di fornire agli emigranti notizie sui paesi di destinazione, premunirli contro le insidie tese dai numerosi parassiti che vivono a spese della ingenuità dei nuovi arrivati, e dar loro consigli circa il cambio della moneta e per mandare alle famiglie, col mezzo del Banco di Napoli, i loro risparmi.

VI.

Sanzioni giuridiche.

1. — Contravvenzioni alla legge e al regolamento sull'emigrazione.

Ogni volta che una denunzia vien fatta al magistrato per un'infrazione alla legge o al regolamento dell'emigrazione, l'autorità che fece la denunzia è tenuta (art. 188 del regolamento) a informarne il Commissariato; al quale devono pure essere comunicate le ordinanze e sentenze pronunciate dalle autorità giudiziarie per reati in materia di emigrazione (art. 31 della legge).

È necessario avere il numero di questi reati e l'esito dei giudizi, non solo per conoscere quali sono le disposizioni della legge e del regolamento più sovente violate, e per la esecuzione delle quali deve

esercitarsi una maggiore vigilanza, ma anche per mettere in grado il Commissariato di prendere gli opportuni provvedimenti nel rinnovare le patenti ai vettori, o nell'ordinare la restituzione delle cauzioni prestate dai medesimi, come pure per dar notizia al Ministero della marina delle contravvenzioni che potrebbero portare all'esclusione dei vettori dai premi di navigazione.

Essendosi notato che non di rado si tralasciava di fare queste notificazioni delle denuncie e delle sentenze, il Ministero di grazia e giustizia, con circolare del 23 maggio 1902, richiamò le Autorità dipendenti all'osservanza delle citate disposizioni. Ma anche quella circolare non ebbe effetto che in parte, tanto che alla fine dell'anno 1903 per oltre due terzi delle contravvenzioni denunciate non si conosceva l'esito del giudizio. Il Commissariato dovette, per ogni denuncia, di cui non gli era stato partecipato l'esito, chiederne notizia all'autorità a cui la denunzia era stata fatta o che aveva pronunciato la sentenza o l'ordinanza. Si dovette scrivere per ciò più di 600 lettere ai prefetti, alle autorità di pubblica sicurezza, ai reali carabinieri, agli ispettori dell'emigrazione, come pure ai pretori e ai procuratori del Re, prendendo nota delle risposte in apposito registro.

La stessa cosa si dovette fare per l'accertamento delle pene pecuniarie inflitte, di cui l'importo dev'essere, a norma dell'articolo 28 della legge, versato alla Cassa dei depositi e prestiti a favore del Fondo per l'emigrazione. L'ammontare di queste multe od ammende ascende finora a circa 42 mila lire; ma per una settima parte di questa somma le pene furono condonate per amnistia o per grazia sovrana e delle quali non è possibile conoscere l'importo (1).

Secondo le notizie pervenute al Commissariato, dal 2 settembre 1901 al 31 marzo 1904, fu provveduto dall'Autorità giudiziaria su

(1) Per accertare l'importo delle ammende e multe, l'ufficio di ragioneria del Commissariato fa lo spoglio delle sentenze emanate dalle autorità giudiziarie, confronta coi propri registri le somme versate alla Cassa dei depositi e prestiti e provvede alla richiesta di versamento delle somme che, essendo dovute per sentenze di condanna passate in giudicato, non furono ancora versate alla suddetta Cassa dai ricevitori del registro competenti, ovvero furono erroneamente attribuite all'erario dello Stato; d'onde la necessità di provvedere al ricupero di tali somme.

1277 contravvenzioni in materia di emigrazione, per le quali fu iniziato procedimento penale a carico di 1027 imputati.

Di questi 1027 imputati 131 erano vettori, 276 rappresentanti di vettori, e 620 altre persone, per lo più agenti clandestini di emigrazione.

I vettori sono generalmente denunciati perchè i piroscafi impiegarono nel viaggio un numero di giorni maggiore di quello indicato nel biglietto d'imbarco o perchè il trattamento a bordo non fu conforme alle prescrizioni regolamentari.

Le infrazioni commesse dai rappresentanti dei vettori consistono per lo più nel percepire da emigranti compensi che non sono loro dovuti, nel vincolarli con anticipazioni pecuniarie e nel compiere operazioni di emigrazione fuori della circoscrizione loro assegnata, ovvero per conto di vettori che non sono autorizzati a rappresentare.

I privati che si rendono colpevoli di trasgressioni in materia di emigrazione sono il più delle volte agenti clandestini, che operano per conto di agenzie estere, specialmente svizzere, arrolando emigranti in Italia e inviandoli a imbarcarsi in porti stranieri. Spesso si tratta di rappresentanti di vettori, che continuano ad ingerirsi in affari di emigrazione, quantunque ne sia stata loro tolta la facoltà perchè sottoposti a procedimento penale o per altri motivi.

È scarso il numero delle contravvenzioni alle disposizioni di legge intese ad impedire l'incetta dei minorenni e la loro emigrazione clandestina. Durante l'anno 1903 non si ebbero che 10 imputati di contravvenzioni di questo genere; il che fa ritenere che i provvedimenti presi dal Commissariato col concorso di alcuni consoli e una più attiva vigilanza esercitata nelle provincie dove quel traffico era più diffuso, abbiano avuto qualche buon effetto.

Sul totale di 1027 imputati per i quali fu provveduto, l'esito del giudizio fu di proscioglimento per 639 (62 su 100) e di condanna per 355 (35 su 100). Per 36 imputati (3 su 100) vi era stata dichiarazione di non farsi luogo a procedere nel periodo istruttorio. L'elevata proporzione di imputati prosciolti è dovuta in parte alla difficoltà di raccogliere le prove a carico dei contravventori, e in parte alla

frequenza di denuncie infondate, fatte per gelosia di mestiere o per inimicizie locali (1). Ma in particolar modo è da tener conto dell'influenza che ebbe sul numero dei proscioglimenti il decreto di amnistia del 22 novembre 1902, in virtù del quale fu dichiarata estinta l'azione penale per la maggior parte delle contravvenzioni commesse prima di quel giorno.

Infine è da osservare che, salvo casi eccezionali, le autorità giudiziarie dimostrano, quasi sempre, una mitezza, forse eccessiva, per gl'imputati riconosciuti colpevoli di infrazioni in materia di emigrazione: le pene inflitte ai condannati di rado oltrepassano poche lire di ammenda o pochi giorni di arresto, anche quando si sommino in una condanna più contravvenzioni.

Nell'applicare le sanzioni penali sono sorte varie controversie e si viene formando una giurisprudenza che converrà seguire attentamente, per vedere se non occorra in qualche punto modificare la legge o il regolamento.

L'autorità giudiziaria nei vari gradi di giurisdizione non si trovò concorde nell'applicazione dell'articolo 169 del regolamento, che prevede il caso di piroscafi destinati al trasporto degli emigranti, che impieghino per il viaggio un numero di giorni maggiore di quello annunziato. Se non è provato che il ritardo sia dipeso da motivi di forza maggiore, i vettori sono punibili, per il detto articolo, coll'ammenda fino a lire 1000 per ogni giorno in più impiegato nel viaggio. Fu discusso se questa disposizione sia in armonia coll'articolo 32 della legge, che stabilisce in lire 1000 il massimo dell'ammenda per ogni contravvenzione; se, cioè, nel caso di ritardo dei piroscafi, vi siano tante contravvenzioni, quanti sono i giorni di ritardo, oppure un'unica contravvenzione.

La Corte di cassazione, ritenendo che la contravvenzione sia unica, decise che, qualunque sia il numero dei giorni di ritardo, l'ammenda non possa superare lire 1000.

---

(1) Per maggiori notizie sulle contravvenzioni in materia di emigrazione e sull'esito dei procedimenti penali si veda l'allegato XXV.

2. — Commissioni arbitrali.

Lavori compiuti dalle Commissioni arbitrali. — Le Commissioni arbitrali, a cui è affidata la risoluzione delle controversie fra vettori ed emigranti, furono costituite a' termini dell'articolo 27 della legge in tutte le provincie del Regno. Per una metà, circa, delle provincie le Commissioni non ebbero fin qui materia di giudizio; nelle altre provincie (1) furono presentati 499 ricorsi, dei quali furono giudicati 367. Di questi, 136 furono accolti, 152 respinti, 33 dichiarati inammissibili perchè prodotti dopo trascorso il termine stabilito dalla legge, e 46 furono esauriti per transazione, recesso o in altro modo; 132 ricorsi sono tuttora pendenti.

Le controversie innanzi alle Commissioni arbitrali furono soprattutto numerose nelle provincie di Teramo e di Palermo; alla prima furono presentati, dal settembre 1901 a tutto marzo 1904, 70 ricorsi; alla seconda 102 nello stesso spazio di tempo.

Gli emigranti ricorrono alle Commissioni arbitrali per motivi diversi, come per mancato o ritardato imbarco, per chiedere la restituzione di somme pagate oltre il nolo, per smarrimento di bagagli, ecc. La maggior parte dei ricorsi sono intesi ad ottenere il risarcimento di danni a coloro che non furono ammessi allo sbarco negli Stati Uniti, poichè (art. 24 della legge) il vettore è responsabile dei danni verso l'emigrante " il quale sia respinto dal paese di destinazione in forza di leggi locali sull'immigrazione, *quando sia provato che a lui erano note prima della partenza le circostanze* che avrebbero determinato la reiezione dell'emigrante „. D'altra parte, le leggi che regolano l'ammissione degli stranieri negli Stati Uniti non determinano con regole precise le condizioni di ammissione; esse stabiliscono soltanto alcune norme generali, lasciando in facoltà dei commissari federali preposti al servizio d'immigrazione di applicarle con arbitrio

(1) Le Commissioni arbitrali furono chiamate a giudicare fino al 31 marzo 1904 in 34 provincie, che sono indicate nell'allegato XXVI.

discrezionale (1). E in questi giudizi si notano incertezze e diversità di vedute; alcune Commissioni si mostrano rigorose verso i vettori; altre invece più moderate nell'aggiudicare le indennità ai reclamanti.

Non mancarono i lagni di alcuni vettori, sporti al Commissariato, contro la eccessiva rigidità dei criteri a cui si ispirano talvolta le sentenze arbitrali. Il Commissariato dovette astenersi da qualsiasi intervento nell'azione giudiziaria, nella fiducia che si stabilisca una giurisprudenza che serva di ammonimento, ad un tempo, e di difesa per le Società di navigazione, nei loro rapporti cogli emigranti.

Questo ufficio deve spesso sollecitare i vettori a dare esecuzione alle sentenze pronunciate dalle Commissioni arbitrali; dobbiamo tuttavia soggiungere che i vettori hanno sempre ottemperato a codesti inviti, senza che fosse necessario effettuare il prelevamento delle indennità dalla cauzione prestata, in forza dall'art. 27 della legge.

Si è pure dovuto in molti casi provvedere che le somme attribuite dalle Commissioni arbitrali ad emigranti residenti in paesi esteri fossero fatte pervenire ad essi per mezzo delle autorità consolari, e che le indennità liquidate a favore di emigranti dichiarati irreperibili fossero versate ad interesse fruttifero nella Cassa dei depositi e prestiti, per conto e in nome degli emigranti stessi.

La somma complessiva delle indennità poste a carico dei vettori negli anni 1902 e 1903 a favore degli emigranti fu di circa lire 50,000.

Costituzione delle Commissioni arbitrali e procedimento innanzi ad esse. — Nel costituire le Commissioni arbitrali si presentarono alcuni dubbi, che il Commissariato ha cercato di risolvere in guisa da conciliare i principî del diritto giudiziario col fine per cui il tribunale speciale era costituito, e cioè quello di offrire agli emigranti una giustizia pronta ed economica.

---

(1) La traduzione italiana della Legge federale che regola l'ammissione degli emigranti negli Stati Uniti, è data nel *Bollettino dell'emigrazione n.* 6 del 1903. E si è cercato pure di chiarire quelle norme nelle *Avvertenze per chi emigra agli Stati Uniti*, che si distribuiscono ai Comitati locali e a bordo dei vapori che partono per quella destinazione. Ma i criteri stabiliti dalla legge americana (anche dopo i ritocchi introdottivi colle disposizioni del 3 marzo 1903) non sono tassativi.

Fu chiesto da alcuni prefetti se i due membri eletti dal Consiglio provinciale dovessero essere presi fra i componenti il Consiglio medesimo. Non sembra doversi ammettere questa limitazione, la quale non è scritta nella legge, e ciò anche per lasciare maggior libertà di scelta per trovare persone idonee e volenterose. Fu pure chiesto in qual modo si dovesse provvedere nei casi, non contemplati dalla legge, di impedimento, incompatibilità o rinuncia di uno dei membri eletti dal Consiglio provinciale. In simili casi il Commissariato invitò i prefetti a far designare dal Consiglio altra persona, per evitare ritardo nella decisione dei ricorsi.

Per ciò che riguarda il procedimento innanzi alle Commissioni arbitrali, fu domandato se queste, per giudicare, dovessero trovarsi nel numero completo dei loro membri. Considerando che le Commissioni sono investite di funzioni giudiziarie, si è ritenuto che non potessero legalmente decidere con un numero di componenti minore di quello stabilito dalla legge; dovessero perciò i prefetti far nominare dai Consigli provinciali due membri supplenti.

Nella prossima occasione in cui si porteranno alcune modificazioni nel testo della legge e del regolamento, gioverà togliere di mezzo anche queste incertezze e supplire alle lacune.

Anche per le Commissioni arbitrali, come si è detto per i Comitati mandamentali e comunali, si sono affacciate difficoltà per trovare i mezzi con cui sopperire alle spese di cancelleria e di trasferta di alcuni dei loro componenti. In alcune provincie, come quelle di Napoli e Palermo, dove il lavoro delle Commissioni arbitrali ha assunto proporzioni notevoli, i prefetti dichiararono che, non potendo il personale ordinario di ufficio attendervi con la necessaria sollecitudine, le citazioni, le notificazioni, la copia e spedizione delle sentenze subivano ritardi. Si è autorizzato in qualche caso un compenso per il maggior lavoro, e si è stabilito nel bilancio del Fondo per l'emigrazione un apposito capitolo a questo scopo; ma converrebbe disporre in via normale, per evitare i danni che deriverebbero agli emigranti da un soverchio ritardo nel corso dei giudizi e nell'esecuzione delle sentenze.

VII.

Protezione degli emigranti all'estero.

1. — Missioni all'estero.

a) Scopo di queste missioni.

Il Commissariato, per quanto dovesse da principio più particolarmente occuparsi del trasporto di emigranti (vettori, rappresentanti, comitati, commissioni di visita nei porti, commissari regi a bordo delle navi) e per quanto fosse incalzato dall'urgenza di provvedere ai molti casi che sorgevano nell'applicazione di una nuova legge, non trascurò quella che deve essere la sua funzione più importante, la protezione della nostra emigrazione all'estero.

Sinora l'emigrazione italiana era lasciata, per questa parte, quasi del tutto in balìa di se stessa. E se, per il concorso di circostanze favorevoli, per l'energia dei nostri al lavoro, essa è riuscita a formare, in alcuni paesi, dei nuclei coloniali fiorenti (come, ad esempio, in Argentina ed in California), tuttavia non dappertutto ha saputo scegliere, giunta in un dato paese, le sedi più opportune, e talora ha continuato ad avviarsi verso regioni ove la mano d'opera era soverchia o dove, per l'effetto di crisi economiche o per altre circostanze, i nuovi arrivati dovevano trovarsi a disagio. Così vedemmo la nostra emigrazione negli Stati Uniti preferire umili mestieri nelle grandi città allo stabilirsi, con maggior vantaggio, nelle campagne e cercarvi, nel lavoro agricolo, il mezzo d'acquistare la proprietà; vedemmo parimente, sino a due anni or sono, continuare, favorita dalla gratuità del trasporto, l'emigrazione verso il Brasile, e specialmente verso lo Stato di San Paolo, nonostante il rinvilire dei salari e le crescenti difficoltà della vita.

Consigliare ed indirizzare la nostra emigrazione in modo che la forza di lavoro che essa reca ai paesi nuovi, mentre avvantaggia questi, torni utile agli stessi emigranti e al paese nostro, è uno dei principali còmpiti del nostro ufficio.

Per entrare in questa via, il Commissariato, nei primi mesi della sua costituzione, pensò di inviare in alcuni paesi esteri persone di fiducia per studiarvi le condizioni della nostra emigrazione, dove si mostrava più urgente il bisogno di provvedimenti (come, ad esempio, nel Brasile); e continuò poi a mandare suoi delegati là dove vi era speranza di trovarle utile collocamento. Uno dei problemi che presenta la nostra emigrazione è appunto questo, che, mentre essa si compone in massima parte di lavoranti agricoli, poco si volge all'agricoltura, preferendo ad essa altri mestieri e lavori, anche meno remunerativi.

Con questo scopo furono esaminate sui luoghi le condizioni dell'Africa australe (Colonia del Capo e Transvaal), di alcune provincie del Messico e del Canadà, dell'isola di Cuba, e non furono trascurate, poichè l'invito ne veniva fatto dal Governo dello Stato Libero del Congo, le alte regioni presso il lago Tanganika. Di ciascuna di queste missioni diremo ora partitamente. Il Commissariato fu mosso per tutte da un medesimo intento: non già di far compiere viaggi di esplorazione in paesi per la maggior parte già noti e sui quali si hanno una ricca letteratura geografica e numerose relazioni consolari; ma quello di studiare le regioni dal punto di vista della possibilità di avviarvi una parte dei nostri contadini ed operai.

b) **Brasile.**

Con decreto ministeriale del 31 dicembre 1901, il cav. Adolfo Rossi (allora pubblicista, non impiegato dello Stato) fu incaricato di una missione nel Brasile, e specialmente nello Stato di San Paolo. Senza veste ufficiale presso le autorità brasiliane, governative o locali, egli doveva percorrere il paese, osservare e riferire, come un privato che viaggiasse con una borsa di studio. Si trattava di indagare le condizioni dei contadini italiani, che per la massima parte erano stati portati nelle *fazendas*, a viaggio pagato, dal governo di San Paolo, e sulle

quali condizioni da qualche anno gli agenti diplomatici e consolari inviavano notizie sconfortanti (1).

Egli percorse gran parte delle zone coltivate a caffè e constatò che il lavoratore, appena sbarcato, veniva condotto e rinchiuso nella *Hospedaria* di San Paolo, dove proprietari e sensali lo arruolavano per l'interno, senza che nessuno lo aiutasse a scegliersi un padrone che fosse in grado di pagarlo. Era una combinazione fortunata, se una famiglia di contadini andava a finire in una buona *fazenda;* più spesso accadeva che i coloni venissero assunti da *fazendeiros* rovinati, o maneschi e prepotenti, che li segregavano, facendoli lavorare quasi come schiavi, dalle cinque antimeridiane alle sette pomeridiane, anche durante le pioggie; li costringevano a comperare i generi alimentari nelle loro *vendas*, a prezzi carissimi; li caricavano di multe, sotto futili pretesti, e talvolta, dopo quattro o cinque anni di fatiche, i nostri coloni si trovavano defraudati delle loro mercedi, poichè la *fazenda* andava venduta all'asta, sulla domanda dei creditori; e siccome il passivo superava l'attivo e, in ogni caso, il *fazendeiro* non denunziava i crediti dei coloni, questi ultimi finivano sovente col perdere il loro avere.

Questi ed altri inconvenienti erano pazientemente tollerati, quando il caffè aveva prezzi alti. Il denaro allora correva; la maggior parte dei *fazendeiros* pagava puntualmente. Ma le cose cambiarono quando, per la eccessiva produzione, si ebbe il grande rinvilio nei prezzi del caffè. Gli speculatori, che, improvvisatisi *fazendeiros*, avevano impiantato senza capitali *cafezaes* in regioni lontane, fallirono; gli altri si trovarono rovinati. Nelle zone migliori, i tre quarti delle *fazendas* erano ipotecate per somme superiori al valore ribassato delle *fazendas* stesse, e nelle altre zone, forse il cinque per cento soltanto delle *fazendas* erano libere da debiti.

Comunicata al Consiglio dell'emigrazione la relazione molto circostanziata del cav. Rossi, che concordava colle notizie già fornite al Ministero dai regi agenti diplomatici e consolari, il Consiglio fu d'av-

(1) La relazione del cav. Adolfo Rossi fu pubblicata nel N. 7 del *Bollettino dell'emigrazione* (anno 1902).

viso conforme a quello del Commissariato, che non dovesse più essere consentita l'emigrazione a passaggio gratuito, ossia col viaggio pagato dal governo di San Paolo, e ciò almeno finchè una legge di quel paese non avesse garantito il pagamento delle mercedi ai coloni. Il Ministro degli affari esteri, on. Prinetti, persuaso dalle ragioni addotte, e facendo suo il voto del Consiglio, con decreto 21 marzo 1902 pose il divieto all'emigrazione gratuita.

Contemporaneamente al cav. Adolfo Rossi, fu inviato in missione al Brasile il dottor Arrigo De Zettiry, al quale il Ministro italiano a Rio Janeiro assegnò come campo di escursioni gli Stati di Spirito Santo e di Minas Geraes.

Nello Stato di Spirito Santo, il De Zettiry cominciò col visitare il nucleo coloniale del Timbuhy, dove trovò gli Italiani piccoli proprietari nelle difficoltà causate dalla crisi del caffè, che minacciava di rovinarli. Il caffè non valeva più, in media, per il colono che lo produceva, che 2 franchi l'*arroba* di 15 chili. In Santa Teresa, capoluogo, e nelle vicinanze la salute era eccellente; ma nelle bassure dei fiumi, e avvicinandosi al Rio Doce, si vedevano numerose le faccie gialle degli anemici del tropico.

Visitando altri nuclei (Castello e Rio Novo), il nostro incaricato ebbe ad osservare che la colonizzazione del Rio Doce, dato e non concesso che il colono possa godervi buona salute, è una colonizzazione troppo cara, che obbligherebbe a spese eccessive.

Nelle piccole *fazendas* dello Stato di Spirito Santo, il colono è mezzaiuolo, ma le gravi spese di trasporto rendono troppo meschini i proventi del suo lavoro; ond'egli è costretto a far più conto di quel poco di granturco e fagioli che raccoglie dalle piantagioni fatte negli intervalli dei *cafezaes* e negli appezzamenti di terra concessigli dal *fazendeiro*, che non dalla sua metà del raccolto di caffè. Il patto della mezzadria è vantaggioso al colono, se il caffè ha un prezzo abbastanza elevato; ma al prezzo basso a cui è disceso il prodotto, esso non basta per dargli sostentamento, a cagione delle spese di trasporto. La salute del colono, costretto a nutrirsi male, mentre avrebbe bisogno, per resistere

ai debilitanti calori, di un alimento sano e sufficiente, lascia molto a desiderare.

Per lo Stato di Spirito Santo, il De Zettiry concludeva dicendo che, nel primo anno dopo l'arrivo, il colono s'indebita inevitabilmente e rimane debitore di tutta la spesa fatta per il suo mantenimento; e negli anni successivi, siccome non guadagna quanto basti per i bisogni della famiglia, accresce sempre più il debito, e vive in continuo squilibrio finanziario, con grave danno del suo stomaco, ossia della salute.

Nello Stato di Minas Geraes, il De Zettiry cominciò col visitare gli Italiani impiegati nelle coltivazioni del caffè, intorno a Juiz de Fora. Il loro stato non appariva colà dei peggiori, nonostante qualche cambiamento di patti fatto fuori di tempo, e nonostante pure le tristi condizioni dell'industria del caffè.

Assai meno favorevoli trovò le condizioni dei nostri coloni nel contiguo municipio di Rio Novo, nel medesimo Stato di Minas. Il contadino è mezzaiuolo solo di nome, non avendo neppure la soddisfazione di sapere quanto caffè gli tocchi di sua parte. È il proprietario che glielo misura e lo vende a suo modo, ed i conti non sono saldati che quando piace al *fazendeiro*. A San João Nepomuceno de Lavras, e più ancora nei municipi limitrofi di Tres Pontas e di Varginha, il De Zettiry trovò buon clima, buone *fazendas* ed eccellenti *cafezaes*, ma dovunque i soliti arbitrii: contratti fatti e poi ad arbitrio disfatti, obbligo di comperare nelle *vendas* annesse alle *fazendas*, e talora maltrattamenti e percosse.

Il Sud dello Stato di Minas possederebbe i migliori requisiti per dare collocamento al colono; ma i proprietari non sanno accomodarsi col lavoratore libero e troppo risentono ancora delle abitudini contratte durante il regime della servitù.

La relazione diligente e documentata del dottor De Zettiry, benchè parlasse di regioni del Brasile diverse da quelle visitate dal Rossi. confermava le informazioni date intorno a quelle regioni a nord dello Stato di San Paolo, che sembrano finora poco adatte per accogliere i nostri lavoratori. La relazione De Zettiry non fu pubblicata, perchè

si sperava, allora, che i buoni uffici avviati dal Ministro d'Italia a Rio Janeiro col Governo federale e coi Governi locali potessero riuscire presto ad accordi soddisfacenti.

Le proposte presentate al Governo brasiliano dal nostro rappresentante diplomatico, per incarico del Ministro degli affari esteri, riguardavano i seguenti oggetti: 1° si facesse obbligo al *fazendeiro* di stipulare un contratto scritto col colono che egli veniva a ricercare; contratto da farsi secondo un modello approvato di concerto fra i due Governi; 2° si dovesse ammettere un incaricato del consolato italiano ad assistere alla stipulazione di codesti contratti nella *hospedaria* (luogo di sbarco e dimora momentanea dei nuovi arrivati); 3° si dessero garanzie per il pagamento dei salari dei coloni, mediante privilegio sui raccolti della terra; 4° si trovasse qualche mezzo per assicurare i pagamenti delle mercedi arretrate, calcolati almeno in una diecina di milioni di lire.

Invece di questi provvedimenti, dopo due anni, durante i quali i *fazendeiros* tentarono in vari modi di importare coloni, pagando loro il viaggio, malgrado il divieto dell'emigrazione gratuita, fu promulgata dal Presidente della Repubblica una legge (5 gennaio 1904, n. 1150), intesa a garantire il pagamento delle mercedi dei lavoratori agricoli, del seguente tenore:

" Art. 1. Il credito costituito dai salari dei lavoratori agricoli è privilegiato e dovrà essere pagato sul prodotto della raccolta a cui avranno concorso col loro lavoro. Esso avrà la priorità su tutti gli altri crediti, eccettuati quelli garantiti da ipoteche o da pegno agrario.

" Art. 2. Questo privilegio si applica all'ammontare del credito rappresentato dalla differenza che risulta, in favore del lavoratore, dal regolamento dei conti fatto insieme col suo padrone sopra *quadernetti* (*caderneta*), in cui sono iscritti, sotto le loro date rispettive, i debiti e i crediti. In caso di contestazione nel regolamento dei conti, è ammesso ogni altro mezzo di prova, oltre ai *quadernetti*.

" Art. 3. Per esigere il credito stabilito in conformità degli articoli

precedenti, il lavoratore avrà diritto di valersi dell'azione sommaria e del sequestro.

" La presente legge non ha effetto retroattivo. „

Questa legge federale accorda bensì un privilegio sul raccolto, per il pagamento delle mercedi dei lavoratori, ma lo colloca dopo i crediti ipotecari e dopo quelli di pegno agrario. Un proprietario, che non fosse di buona fede, potrebbe, mediante finte stipulazioni, sottrarsi ai suoi obblighi.

Oltre a ciò, non è chiaro il significato di quella disposizione dell'articolo 2, per cui, " in caso di divergenza nel regolamento dei conti, è ammesso, oltre ai quadernetti, ogni altro mezzo di prova „. C'è da temere che, nel contrasto fra il padrone ed il colono, quando si tratti di produrre altri mezzi di prova all' infuori dei quadernetti, non siano pari le condizioni fra le due parti, nel trovare e produrre testimonianze.

Quanto alle altre domande che il Governo italiano aveva presentate, nulla fu concesso. Non fu stabilito un modulo di contratto scritto; non fu ammesso l'intervento di un incaricato del consolato italiano per la sorveglianza, entro l'*hospedaria*, sulle operazioni di ingaggio dei nuovi arrivati, per dirigerli nelle *fazendas* interne, e non si diede nessun affidamento per le mercedi arretrate.

Per questi motivi e per le informazioni che continuano a pervenire da fonti autorevoli, il Commissariato non potrebbe consigliare al Ministro di ritirare il divieto dell'emigrazione gratuita. Si pensi quale effetto avrebbe la nuova prospettiva del viaggio gratuito, abilmente sfruttata presso le nostre popolazioni rustiche da agenti interessati. L'emigrazione dev'essere spontanea e non provocata ad arte. Perciò anche in Germania e in Svizzera l'emigrazione gratuita è sempre vietata; un'eccezione al divieto non può farsi che per deliberazione del Consiglio Federale (in Svizzera) o del *Bundesrath* (in Germania), in seguito ad inchieste fatte eseguire sulle condizioni dei luoghi e delle imprese, e coll'approvazione dei contratti da stipularsi coi lavoratori arrolati.

c) **Stati Uniti, Canadà, Messico e Cuba.**

Il cav. Egisto Rossi, uno dei tre commissari, si recò negli Stati Uniti e nel Canadà, per promuovere l'istituzione di patronati col mezzo di società private e per riordinare quelli esistenti.

Degli istituti di patronato negli Stati Uniti si parlerà più avanti in questa relazione. Vedremo come le nuove Società di patronato sorte, pure svolgendo l'opera loro in campi diversi, abbiano comune l'intento di proteggere ed assistere la nostra emigrazione, dallo sbarco degli emigranti nel territorio federale fino al loro collocamento.

Passando nel Canadà, il Rossi cercò di studiare, secondo le istruzioni avute dal Commissariato, le seguenti questioni:

1° in quali lavori ed in qual numero potrebbero trovare occupazione i nostri emigranti temporanei durante la buona stagione; e se dovrebbero essere forniti di una piccola scorta di denaro, e di qual somma almeno;

2° quali mercedi possono guadagnare gli emigranti temporanei, secondo il genere di lavoro, cui si applicano; e se codeste mercedi siano tanto elevate (dato il costo abituale della vita) da permettere loro di fare ritorno in patria, anche prima di un anno, portando a casa qualche risparmio, ovvero di rimanere nel Canadà durante la stagione invernale, in attesa di trovare occupazione nella buona stagione successiva;

3° quali sono le disposizioni di legge riguardanti emigranti arruolati che si recano nel Canadà con contratto di lavoro; come queste disposizioni siano attuate, e quale potrebbe essere il modo migliore per l'introduzione di emigranti italiani con probabilità di riuscita;

4° se potrebbero avviarsi negoziati col Governo canadese per facilitare il collocamento degli agricoltori e per agevolare loro le anticipazioni per acquisto di terre, strumenti di lavoro, scorte vive e morte e quant'altro è necessario per l'impianto di aziende agricole.

40.

Dalle ricerche del Rossi nei vari centri di lavoro da lui visitati, risulta che le condizioni che si fanno in generale agli operai manuali nel Canadà non differiscono notevolmente da quelle che si fanno negli Stati Uniti. I così detti *pick and shovel men* (uomini di piccone e pala), di cui si fa largo uso per lavori di ferrovie, miniere, fognature e per altre imprese edilizie, ricevono da dollari 1.25 a 1.75 al giorno, secondo la qualità del lavoro. La maggior parte di questi operai viene assorbita dalle due principali Compagnie ferroviarie, che sono la *Canadian Pacific R. R.* ed il *Grand Trunk R. R.* Da queste due Compagnie vengono impiegati nella stagione buona, per le riparazioni delle rispettive reti e per la costruzione di nuove linee, alcune migliaia di operai manuali, specialmente nell'Ovest, dove la Compagnia del Pacifico fa ogni anno grandi conquiste. Sono queste Compagnie che impiegano il maggior numero di Italiani, facendoli venire sui luoghi di lavoro, generalmente da Nuova York e Boston, mediante abili agenti, residenti a Montreal, a cui pagano laute commissioni. Se non che tali agenti, alla loro volta, si fanno pagare altrettanto e più dagli operai stessi, a cui hanno trovato il lavoro.

È impossibile prevedere, neppure per approssimazione, il numero degli Italiani che potranno essere impiegati da dette Compagnie nei prossimi anni, dipendendo ciò dalla maggiore o minore quantità di lavori in corso, al cominciare della primavera. Tuttavia, dalle ricerche che il Rossi potè fare presso i loro principali agenti di Montreal, risultò che il numero degli emigranti italiani da essi impiegati nei soli lavori ferroviari ascendeva a più di 6 mila annualmente.

Visitando le provincie di Quebec e di Ontario, dove trovasi disseminato il maggior numero degli emigranti provenienti dall'Italia, il nostro commissario potè osservare un'attiva ricerca di contadini e braccianti anche per lavori agricoli. Nel Manitoba, ad esempio, si richiesero, nell'estate del 1902, circa 15 mila operai per la mietitura del grano, il cui raccolto si faceva ascendere a 50 milioni di *bushels*. Ed essendosi allora in gran timore di non poter soddisfare a tanta domanda di braccia, la grande ferrovia canadese del Pacifico si offrì di trasportare gli operai di Montreal a Winnipeg, la capitale del Ma-

nitoba, a 10 dollari a testa, mentre la tariffa ordinaria per quella distanza è di dollari 22. 40; ma l'occupazione è di breve durata (1).

Durante la stagione estiva, partono parecchi treni cosiddetti coloniali, finchè non siasi raggiunto il numero di operai richiesto per la mietitura. Informazioni interessanti furono raccolte dal Rossi sul trattamento fatto a questa specie di operai nella regione dell'Ovest canadese, in confronto dei salari accordati agli operai che lavorano nella ferrovia del Pacifico e del *Grand Trunk*, nelle industrie estrattive e nelle costruzioni edilizie; sullo sviluppo delle colonie del Manitoba, di fronte a quello di altre provincie, dove si potrebbero fare tentativi di colonizzazione.

La mano d'opera italiana non figura nei lavori per il taglio dei boschi, che generalmente si eseguisce, mediante lavoro salariato, per milioni di tonnellate di legnami da costruzione ogni anno, i quali legnami si esportano in tutte le parti del mondo (2).

Le miniere assorbono pure un forte contingente di operai avventizi; ma in esse, fatta eccezione per quelle della Columbia inglese (British Columbia), è scarso l'impiego dei nostri connazionali.

Le leggi concernenti l'immigrazione sono nel Canadà più miti che

---

(1) Il Rossi, non pago delle informazioni dei giornali, si recò presso la Direzione di quella ferrovia e presso il Commissariato di immigrazione in Montreal, e potè persuadersi che non si trattava di una delle frequenti esagerazioni. Invitato, potè anche assistere alla partenza di un treno pel grande Occidente canadese, carico di parecchie centinaia di operai avventizi, molti dei quali erano già stati nella precedente estate nel Manitoba e che, interrogati dal Rossi, narrarono che il lavoro in quella vasta regione abbonda durante l'estate, e che chi ha buone braccia, può guadagnarsi dai 25 ai 30 dollari al mese, oltre il vitto e l'alloggio.

(2) Nel 1900 l'esportazione di legname da costruzione si fece per 30 milioni di dollari. Il solo taglio dell'albero così detto " Spruce ", da cui si produce la polpa di legno per la fabbricazione della carta, e di cui il Canadà ha boschi estesissimi, impiega, specialmente nel Nuovo Ontario e nella provincia di Quebec, migliaia di operai di diverse nazionalità, ma ivi il numero degli Italiani è piccolissimo.

Altrettanto dicasi dell'impiego degli Italiani nelle segherie meccaniche, di cui abbonda il Canadà, in ragione dei suoi immensi corsi d'acqua e delle sue foreste. Tra quelle visitate dal Rossi meritano menzione le famose segherie di Chaudière Falls, lungo il fiume Ottawa, da cui prese il nome la capitale federale, e nelle quali, tra le molte centinaia di operai che vi sono occupati, gli Italiani non arrivano ad una ventina.

negli Stati Uniti. Non vi esiste una legge somigliante a quella degli Stati Uniti, per cui venga escluso l'immigrante che vi si rechi sotto contratto (1). Anche per ciò che riguarda le malattie contagiose, nel Canadà si è meno rigorosi che negli Stati Uniti, tranne che per gli emigranti affetti da congiuntivite cronica contagiosa (tracoma). Del pari, il criterio del denaro che l'emigrante possiede al momento dello sbarco ed a cui negli Stati Uniti si dà molto peso, sembra avere minore importanza nel Canadà, purchè l'emigrante sia giovane e robusto. Tuttavia è indispensabile che gli emigranti che vi si recano, anche solo temporaneamente, abbiano almeno un centinaio di franchi, per far fronte alle spese di mantenimento durante i primi giorni del loro arrivo in Montreal, potendosi dare il caso che non trovino lavoro subito, e debbano restare a loro spese in qualche locanda.

Le cose vedute e gli studi compiuti hanno condotto il nostro commissario ad esprimere l'avviso che, dato l'incremento delle produzioni del paese, un certo numero di nostri lavoratori possa dirigersi al Canadà mercè l'opera di persone bene informate dei luoghi.

Ma, sia che si voglia avviarli ad occupazione temporanea nel Canadà, sia che si cerchi di farli stabilire nel Manitoba od in altre provincie, come agricoltori, conviene che i nostri trovino al loro arrivo una protezione sicura. Per l'opera riunita del Rossi e del regio console, e

---

(1) Qualunque lavoratore, sotto contratto o no, purchè sia di sana costituzione fisica, può liberamente entrare nel Canadà. La legge canadese sulle Società di patronato (Immigration Aid Societies) permette l'importazione di operai sotto contratto di lavoro, con le seguenti norme:

Art. 9. La Società può ricevere domande da coloro che abbiano bisogno di artigiani, braccianti od operai europei, e può stipulare con essi contratti contenenti l'obbligo di impiegarli, al loro arrivo nel Canadà, alle condizioni stabilite nei contratti stessi.

Art. 12. Gli agenti in Europa possono richiedere garanzia che gli emigranti poveri rimborseranno la somma anticipata dalla Società per le spese del loro viaggio.

Art. 13. In Europa gli emigranti potranno stipulare con persone residenti nel Canadà contratti di lavoro, nei quali saranno fissati i salari e sarà determinata la somma da dedurre periodicamente dai detti salari, per rimborsare le anticipazioni fatte dalla Società.

coll'aiuto di persone ragguardevoli della colonia, si potè dar vita ad una società di patronato in Montreal, che già rende buoni servigi (1).

Il bisogno di sfollare le agglomerazioni dei nostri emigranti nelle città del litorale americano, specialmente di Nuova York e di Boston, spinse il nostro commissario a fare delle ricerche anche negli Stati limitrofi a Nuova York, segnatamente nella Virginia, dove egli potè conferire coi grandi proprietari.

Nella contea di Gloucester vi sarebbero condizioni favorevoli pel collocamento di famiglie italiane, le quali fossero fornite di un discreto capitale iniziale per mettere in valore terre prossime ai mercati e adatte alle migliori coltivazioni, a cominciare dalla vite; ma il successo di una colonizzazione in quello Stato non sarà assicurato, finchè i proprietari non si organizzino in società, rinunziando ad alienare (come pare abbiano intenzione di fare) le loro terre in lotti, con l'obbligo da parte dell'emigrante di provvedere all'assetto del podere.

Oltre che alla Virginia, le ricerche del Rossi, durante il suo soggiorno negli Stati Uniti, si estesero anche fuori dell'Unione. Si era allora sotto l'impressione che il Lodge Bill contro gli emigranti analfabeti potesse venire approvato dal Congresso americano, ciò che avrebbe grandemente ridotto il numero degli emigranti italiani che sarebbero stati ammessi a sbarcare negli Stati Uniti. La necessità di trovare altri sbocchi per la nostra emigrazione s'imponeva al Commissariato; il quale, avendo ricevuto rapporti favorevoli circa la possibilità di avviare qualche parte della nostra emigrazione nell'isola di Cuba, dette allo stesso Egisto Rossi, che già si trovava a Nuova York, l'incarico di recarsi all'Avana, per conoscere le condizioni che verrebbero offerte ai nostri emigranti dalle Società agricole e dal Governo; e se più convenisse avviarvi operai manuali, o famiglie di agricoltori.

Dalle informazioni del Rossi, pubblicate nel *Bollettino dell'Emigrazione* (2), risulta che, dopo terminata la guerra ispano-americana,

(1) *Bollettino dell'emigrazione*, n. 4 del 1903.

(2) *Delle condizioni presenti dell'isola di Cuba.* Bollettino n. 9, anno 1902.

1/f l

si andò estendendo nell'isola la coltivazione della canna da zucchero, degli ananassi, dei banani, ecc., dei cui prodotti si fa larga esportazione negli Stati Uniti. In siffatte coltivazioni, gli agricoltori italiani, che il nostro inviato potè avvicinare in Cuba, fanno buona prova e sono apprezzati. Quanti furono interrogati manifestarono opinione favorevole all'immigrazione di agricoltori italiani, purchè questi siano provvisti di un piccolo capitale, specialmente se desiderino di organizzarsi in colonie per la coltivazione di quei prodotti che sono più largamente esportati negli Stati Uniti, e se siano disposti a recarsi nelle provincie dell'isola più adatte a quelle coltivazioni.

Un invito da parte del Governo del Messico era pure stato fatto al Governo italiano per studiare d'accordo i mezzi migliori per stabilire qualche colonia nelle regioni più fertili di quello Stato. Un tale invito non poteva trovare indifferente questo ufficio, il quale, coll'autorizzazione del Ministro, inviò il Rossi, ritornato da Cuba, nel Messico, perchè si mettesse in relazione, per mezzo del regio rappresentante diplomatico, colle autorità di quella Repubblica e si rendesse conto delle disposizioni che vi erano a facilitare l'invio di agricoltori italiani in qualche regione adatta.

Dalle interviste che il nostro commissario ebbe col Ministro delle finanze, signor J. Y. Limantour, e col Ministro di agricoltura, signor L. Fernandez, egli potè persuadersi che il Governo messicano vedrebbe volentieri che si facesse qualche nuovo tentativo di colonizzazione con famiglie italiane; questa volta, però, non più per mezzo degli agenti di emigrazione, ma per accordi diretti col Governo italiano. Il Rossi si recò a visitare le colonie italiane fondate nel 1881-82, e cioè la *Colonia Aldana*, nel Distretto federale, la *Fernandez Leal*, nello Stato di Puebla; la *Carlos Pacheco*, in questo stesso Stato; la *Manuel Gonzalez*, nello Stato di Veracruz; la *Diez Gutierrez*, nello Stato di San Luis Potosi e la *Porfirio Diaz*, nello Stato di Morelos. Delle origini e peripezie di queste colonie il Rossi fa un'accurata descrizione, attingendo le sue informazioni dalla bocca stessa dei coloni superstiti.

Il Rossi, considerate tutte le circostanze, è d'avviso che le sei colonie avrebbero potuto sortire l'esito desiderato, se la loro organiz-

zazione e soprattutto il loro trattamento fossero stati migliori, non tanto da parte del Governo messicano, che fu sempre desideroso di adempiere i patti stabiliti colle famiglie, quanto da parte delle persone incaricate di dirigerle, molte delle quali videro nella colonia una specie di feudo da sfruttare a loro esclusivo vantaggio (1).

Il Rossi ritiene che, eliminate queste cagioni, si possa rinnovare l'esperimento di colonizzazione con famiglie italiane, nella zona più temperata del Messico.

Delle tre zone, *caliente*, *templada* e *fria*, in cui si divide l'immenso territorio di quella Repubblica (1,987,000 chilometri quadrati), non si può dire in modo assoluto che la zona *templada* sia la sola adatta per la nostra popolazione. L'ubicazione dei terreni può fornire un criterio migliore che non la qualità della zona. Infatti, viaggiando in quel vastissimo paese, si trovano non di rado estesi tratti di terre caldissime, incastrati nella zona *templada*, e viceversa.

A questa varietà di clima in una stessa zona si deve se le due colonie di Carlos Pacheco e di Manuel Gonzalez, sebbene ambedue a pochi passi dalla *tierra caliente*, godono di un clima relativamente

---

(1) L'insuccesso di queste prime colonie viene dal Rossi attribuito principalmente alle seguenti cause:

a) il cattivo metodo di reclutamento degli emigranti, fatto mediante i soliti agenti;

b) il trasporto fatto con vapori che impiegavano dai trenta ai quaranta giorni da Genova a Veracruz, con un trattamento a bordo dei più infelici, a segno che sorprende come anche la vecchia legge sull'emigrazione potesse tollerarlo, e per cui i morti nella traversata si contarono a diecine, specialmente fra i bambini, e i malati furono qualche centinaio;

c) l'impreparazione del Governo locale. All'arrivo degli emigranti, il piano coloniale non era stato ancora ben deciso; motivo per cui alcune spedizioni non poterono essere collocate presto. Molte famiglie furono trattenute per settimane e mesi in baracconi; altre, e non poche, obbligate a girare per miglia e miglia, di tappa in tappa, prima che fosse loro assegnata una destinazione;

d) le località non sempre bene appropriate per colonie composte di emigranti italiani; terreni difficili e poveri, in parecchi casi; e la stessa distribuzione dei terreni fatta senza giusti criteri;

e) la scelta, quasi ovunque infelice, dei delegati del Governo, a cui venne affidata la direzione; per cui avvenne una specie di diserzione in massa dalle incipienti colonie.

mite e sanissimo (1). Quale regione più incantevole dell'Yucatán, dove gli Americani del Nord fanno oggi colossali fortune, piantandovi delle foreste di *rubber-tree* per la produzione del caucciù?

La *tierra caliente*, nelle sue parti sane o che si potrebbero risanare facilmente, costituirebbe la miglior base per una colonizzazione con emigranti provenienti da climi caldi. Ivi le spese per il mantenimento di una famiglia sono minori che nelle altre due zone, mentre i suoi prodotti, come zucchero, arancie, cotone, caffè, agrumi, vainiglia, gomma elastica, tabacco, banane ed altri frutti tropicali, hanno, oltre a quello interno, un mercato internazionale assicurato e di gran valore nei porti di Tampico e Veracruz, nonchè nelle grandi reti ferroviarie che attraversano oggi la frontiera messicana, mettendo questi ed altri prodotti alla portata dei principali empori degli Stati Uniti (2).

Le regioni della zona *templada* cominciano, come è noto, all'altezza di 1000 metri e continuano fino a 2000 metri sopra il livello del mare.

Al di sopra di 2000 metri comincia la zona *fria*, formata da un immenso altipiano, la così detta *Meseta Central*, che comprende, oltre il Distretto federale colla città di Messico, gli Stati di Tlaxcala, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Zacatecas, San Luis Potosi ed altri.

---

(1) Del resto, quelle tre zone, dal punto di vista nostro, non corrispondono ai nomi che vengono loro dati. Infatti la zona cosiddetta *fria* corrisponde a quella temperata di Europa; è perciò anche la più popolata. I terreni di questa zona si trovano già tutti in mano di privati. Il Governo stesso, se dovesse fondarvi colonie, dovrebbe comprarli dai loro proprietari. La zona detta *templada* corrisponde a quella del mezzogiorno del vecchio continente ed è perciò più indicata, oltre che per il clima, anche per la varietà dei prodotti. Ma nessuna di queste due zone vince in fertilità e magnificenza la *tierra caliente*, dove la natura non riposa mai, l'inverno essendovi sconosciuto; dove tutti i raccolti si succedono a brevi distanze, dove gli alberi non cessano di verdeggiare e di fiorire.

(2) Per i suoi scopi coloniali, gioverebbe grandemente che il Governo messicano determinasse geograficamente con precisione i tratti di territorio sano della zona *caliente*; ma, per quanto si sappia, nessuna pubblicazione di questo genere fu fatta da esso. In generale, però, si può dire che le parti malsane di quella zona si trovano lungo le coste, e ne partecipano perciò, più o meno, tutti gli Stati litorali, quali Veracruz, Tabasco e Tamaulipas, sul golfo del Messico, e la penisola di California, Sinaloa, Jalisco, Colima, Michoacán, Oaxaca e altri Stati, lungo le coste del Pacifico. Ma le parti superiori di questi Stati, anche quando partecipano dei caratteri della *tierra caliente*, sono non di rado sane.

Benchè sia la più popolata, grazie al suo clima, questa zona cosiddetta fredda produce per soli sei mesi dell'anno, cioè nella stagione delle piogge, che dura da giugno a novembre; e la sua produzione è limitata ai cereali, ma più specialmente al mais, all'allevamento del bestiame, dove sono buoni pascoli (cosa questa non frequente per la mancanza d'irrigazione), e alla coltivazione del *Maguey* (*Century Plant*), di cui esistono grandi piantagioni in quella stessa zona, estraendosi da detta pianta il *Pulque*, la bevanda nazionale per eccellenza.

Perciò, colonie agricole italiane non potrebbero attecchire e prosperare in detta zona, a meno che non se ne costituissero alle porte delle grandi città, come quelle di Aldana per la produzione del latte, del bestiame, degli ortaggi, di cui vi è sempre un gran consumo nelle città messicane, specialmente nella capitale.

Dalla missione compiuta nel Messico il commissario Rossi ha tratto la convinzione che in quella Repubblica non manchino condizioni favorevoli perchè vi si possa dirigere una corrente di emigrazione, che fosse composta solamente di agricoltori, e in numero ristretto, per cominciare.

Se non che, tenuto conto delle vicende delle colonie italiane ivi esistenti, non si potrebbe favorire l'emigrazione verso il Messico, se quel Governo non ordinasse le cose in modo da garentire la concessione di terreni fertili ed in luoghi salubri.

Intanto, fu stabilito che il Governo messicano determinerà quanto prima le località da colonizzare, e che, insieme alla scelta del luogo e dei terreni, comunicherà al Commissariato dell'emigrazione anche le facilitazioni che sarebbe disposto a consentire per lo stabilimento di un certo numero di famiglie agricole italiane (1).

d) Africa del Sud (Colonia del Capo e Transvaal).

Con decreto ministeriale del 30 ottobre 1902, l'ispettore Adolfo Rossi fu inviato a studiare le questioni del lavoro nell'Africa del Sud, e specialmente nelle colonie del Capo, del Transvaal e del Natal (2).

(1) *La colonizzazione e le colonie italiane nel Messico.* Bollettino n. 6, anno 1903.

(2) *Bollettino dell'emigrazione*, n. 9, anno 1903.

40

Scopo della missione era di farsi un concetto delle condizioni economiche della popolazione agricola del Transvaal e del trattamento che si sarebbe fatto ad alcune centinaia di famiglie di contadini dell'Italia del Nord, che fossero andate colà, a richiesta del Governo del Capo, per coltivare frutteti e vigneti.

Arrivato che fu il cav. Adolfo Rossi a Cape Town, il ministro e il sottosegretario per l'agricoltura della Colonia del Capo lo informarono che il *Board* degli orticultori avrebbe fissato le mercedi da offrire ai contadini italiani. Difatti, in una riunione tenutasi pochi giorni dopo, il *Board* stabilì che le mercedi per gli uomini fossero di due scellini e mezzo per ogni giornata di lavoro e di uno scellino per le donne, oltre la casa e un piccolo orto per la famiglia. L'ispettore e il console risposero che quelle mercedi erano troppo basse, in relazione al costo della vita nella colonia e che, prima di dare il loro avviso al Commissariato, stimavano opportuno di compiere un'inchiesta nelle *farms*, in cui gli Italiani avrebbero dovuto lavorare.

Il nostro ispettore fece un viaggio nelle *farms* e ne ritornò dimostrando che agli stessi negri si dava, in media, una mercede superiore a quella che si proponeva per gli Italiani. I signori Frost e Currey, cioè il ministro e il sottosegretario di Stato per l'agricoltura, osservarono che il Rossi aveva fatta la sua inchiesta accompagnato da Italiani, mentre, se fosse stato guidato da un incaricato del loro Ministero, sarebbe forse venuto a conclusioni diverse. Ma, anche in una seconda escursione nell'interno, fatta sotto la guida dell'ispettore signor Meyer, egli ebbe a convincersi che la mercede di due scellini e mezzo al giorno non era accettabile nella Colonia del Capo da contadini bianchi, e specialmente da contadini scelti, quali si volevano avere. E per il momento le trattative rimasero interrotte, non avendo creduto il *Board* di poter migliorare le sue proposte.

Il Rossi era da poco ritornato in Italia, alla fine della primavera del 1903, quando giunse a Roma il signor Currey, accompagnato dal signor Molteno (deputato, quest'ultimo, dell'assemblea legislativa di quella Colonia), i quali venivano a trattare direttamente col Commissariato, per ottenere che trecento famiglie di contadini nostri fossero

mandate nella Colonia del Capo, colle mercedi proposte da quel *Board* di agricoltura.

In base alle relazioni dell' ispettore Rossi e del console generale a Cape Town e alle pubblicazioni ufficiali di quel Ministero di agricoltura, il Commissariato sostenne che il permesso di arrolare contadini in Italia non poteva essere dato a quelle condizioni, e invitò i due delegati a fare un giro in Italia per vedere da sè medesimi come lavorano i nostri contadini. I due delegati visitarono parecchi tenimenti in Puglia, in Toscana (provincia di Lucca) e in Sicilia, e ne ritornarono persuasi che le mercedi proposte dovevano essere accresciute. Il signor Currey telegrafò a Cape Town per nuove istruzioni, ma quel *Board* rimase irremovibile.

Passando al Transvaal, dove pure gli ignari della situazione reale delle cose vorrebbero avviare una corrente di emigrazione, dobbiamo riconoscere che quella regione è chiusa per ora, e probabilmente rimarrà chiusa per molto tempo, ai nostri contadini e braccianti, a causa dell' introduzione dei Cinesi.

Le miniere d'oro del Transvaal sono state per la maggior parte rimesse in attività, dopo la guerra; ma esse non producono più che due terzi della quantità di oro che davano prima; la produzione è di circa 350 milioni di franchi all'anno, invece di 500 milioni che fornivano quando scoppiò la guerra nel Sud-Africa. La diminuzione del prodotto è dovuta all' insufficienza della mano d'opera dei Cafri, il cui numero è disceso da 95,000 a 64,000. Dopo aver guadagnato più del consueto nei trasporti e nelle prestazioni straordinarie, pagate ad alto prezzo durante la guerra, i negri non trovarono più sufficiente compenso nelle mercedi antiche per lavorare nelle miniere. Contemporaneamente si domandava nuova mano d'opera per le strade e ferrovie, pei lavori agricoli e per la ricostruzione delle abitazioni distrutte durante la guerra. I proprietari di miniere affermano che l'opera dei bianchi è troppo costosa e non lascia abbastanza margine di profitto; il Consiglio legislativo del Transvaal deliberò l'introduzione di lavoranti cinesi, e il Ministero a Londra vi consentì. Fu discussa con

vivacità di sentimenti, com'era da prevedersi presso quella nobile nazione, nei due rami del Parlamento, quella decisione, ma gli oppositori restarono in minoranza.

Furono bensì adottate certe cautele contro il pericolo di una troppo rapida invasione della razza gialla: l'importazione dei Cinesi è subordinata alla previa stipulazione di contratti, nei quali sono indicati i limiti di tempo e i luoghi di dimora di questi operai, i quali dovranno essere unicamente destinati alle miniere, ed alloggiati in speciali villaggi o recinti. Altre disposizioni mirano ad evitare il loro accomunarsi colla popolazione locale e a dare il mezzo di eliminarli dal paese, qualora si potesse far senza di loro. Per il primo anno si calcola che verranno introdotti nel Transvaal 30 mila Cinesi (1).

Frattanto, per entrare nella Colonia del Capo, in virtù della legge vigente sull'immigrazione, lo straniero deve saper leggere e scrivere chiaramente nella propria lingua; inoltre dev'essere munito di contratto di lavoro presso un'impresa o ditta, e far vedere di avere con sè una somma non minore di 125 franchi.

Anche per entrare nel Natal occorre saper leggere e scrivere e dimostrare di non essere un *pauper*.

Gli stranieri non sono ammessi ad entrare nel Transvaal e nell'Orange se non in numero limitato, che è fissato dal Lord governatore per ciascuna nazionalità; sono ammessi 35 individui al mese, di nazionalità italiana, non uno di più; occorre inoltre che l'immigrante sia in possesso di almeno 20 sterline (500 franchi).

e) **Regione del Congo.**

Il sig. Liebrechts, segretario generale del ministero dell'interno dello Stato Libero del Congo, a Bruxelles, venne a Roma nel 1902, per esporre al nostro Governo l'idea di fare l'esperimento di una colonia

---

(1) Queste informazioni furono in parte fornite da S. E. l'on. Pansa, regio ambasciatore a Londra.

agricola italiana nella regione alta del lago Tanganika. Egli chiedeva, a nome del governo del Congo, che si inviasse una persona competente per studiare quelle regioni, principalmente dal punto di vista sanitario. Qualora le condizioni fossero riconosciute favorevoli, si potrebbe mandarvi un certo numero di famiglie di coltivatori, a spese dello Stato medesimo. Più tardi, se si trovassero bene i primi arrivati, altre famiglie potrebbero andarvi ad accrescere la colonia; il viaggio, però, dei nuovi emigranti non dovrebbe farsi unicamente a spese dell'amministrazione congolese, ma a condizioni da concordarsi.

La missione di visitare la regione del bacino superiore del Congo fu affidata ad un medico della r. marina, il capitano Edoardo Baccari.

Lo Stato del Congo si obbligò di provvedere a sue spese per il viaggio del nostro incaricato da Anversa a Boma, e da Boma fino alla regione del lago Tanganika, e per il ritorno fino ad Anversa.

Il dott. Baccari partì da Bruxelles l'11 giugno 1903 e, arrivato a Boma il 1° luglio, proseguì per la regione delle cateratte; passò quindi nel distretto di Stanley-Pool e, sempre risalendo il Congo, attraversò il distretto dell'Equatore, quello degli Aruwimi e arrivò a Stanleyville.

Continuando per via fluviale, il Baccari ripassò l'Equatore a Ugumbi e proseguì quasi direttamente da nord a sud fino a Nyangwè; dove, cambiando rotta, si diresse a Kassongo. Indi proseguì per carovana fino a Kabambarrè e di là verso la sponda del lago Tanganika, dirigendosi a Mtowa. Risalì per terra le sponde del lago e, rimontando in parte questo su piroghe, toccò Kibanga ed Uvira. Proseguì verso il nord e, costeggiando il fiume Rusizi, giunse verso la metà di marzo di quest'anno al lago Kivu, dopo otto mesi di viaggio.

Oggetto principale degli studi del nostro incaricato è la regione che si stende sul lato occidentale del lago Tanganika, del lago Kivu e del fiume Rusizi, che li riunisce attraversando la zona interposta.

Il dottor Baccari descrive nelle sue lettere, a larghi tratti, il paese che percorre, non trascurando nessuno dei principali elementi, cioè: configurazione del suolo e sua natura geologica, fauna, flora, proprietà fisiche del terreno e analisi meccanica di esso.

Durante il percorso, a misura che egli si avanzava verso il lago

Kivu, il dott. Baccari ebbe a constatare la grande fertilità della regione. La terra friabile, ricca di *humus*, presenta un considerevole strato arabile, il quale (pei tagli di saggio eseguiti) supera talvolta un metro. La fertilità dei terreni è attestata, oltre che dalle belle coltivazioni che ottengono gli indigeni, dalla stessa vegetazione spontanea. Vi crescono abbondanti le banane, il sorgo, i fagiuoli. Pingui pascoli si prestano all'allevamento del bestiame, che vi abbonda (1).

La popolazione non vi è numerosa, neppure nei luoghi più fertili.

Nel territorio di Nya-Lukemba, formato da una penisola che si avanza da sud-ovest a nord-est del lago Kivu, si riscontrano gli stessi caratteri di fertilità del suolo, e non solo negli strati superficiali, ricchi di *humus* (2).

Anche in quella regione è fiorente la pastorizia, e la pesca vi è esercitata con profitto. Gli abitanti si occupano inoltre dell'estrazione e lavorazione del ferro.

Il climà, nella regione esplorata, pare salubre, quantunque sotto l' Equatore.

Attendiamo una relazione circostanziata dal dottor Baccari al suo ritorno. Il problema da studiare è molto complesso e offre materia di riflessioni ad un sagace e coscienzioso viaggiatore. Sono, per esempio, le questioni dell'ordinamento della proprietà fondiaria; dei beni che il demanio aggiudica a sè, come non occupati finora dagli indigeni; delle concessioni di terreni che lo Stato fa alle Compagnie, e a quali patti; della concorrenza e dei monopoli nel commercio del caucciù,

---

(1) Particolarmente nel territorio ad occidente del Kivu, grandi estensioni di suolo sono tenute a banane, le quali forniscono perennemente agli indigeni, quasi senza lavoro, un alimento abbondante, sano e nutriente. Le stesse foglie dell'albero costituiscono un eccellente foraggio per gli animali, e con la corteccia si preparano corde grossolane, ma resistenti.

In questa regione sono coltivati su larga scala i fagiuoli, il sorgo, che viene impiegato da solo, od assieme alle banane, anche nella confezione di una bevanda fermentata.

(2) Oltre al sorgo e ai fagiuoli, sono coltivati il mais, il miglio, i piselli, le arachidi, le patate dolci, la manioc. È coltivata anche la *colloquasia esculenta*, di cui si mangiano le foglie e la polpa, se cotta, e il tabacco. Si coltiva anche la *canapa indiana*, che viene fumata dagli indigeni, con grave danno della loro salute.

degli avori, ecc.; della servitù militare e agricola, a cui sono soggetti gli indigeni, e dei modi in cui questa servitù si esercita; delle condizioni di vita degli ufficiali italiani, che in numero di circa 80 hanno accettato una ferma di tre anni, al servizio del Congo, con facoltà di rientrare entro questo limite di tempo nel nostro esercito, ed altre questioni importanti.

Il Governo del Congo vedrebbe con piacere stabilirsi una colonia italiana, per mettere una popolazione bianca ad occupare la zona dello Stato, confinante coi possedimenti tedeschi; e per un primo impianto di una quarantina di famiglie, le spese sarebbero sostenute interamente (come si è detto sopra) dall'Amministrazione congolese; ma non si può fare a meno di considerare le enormi distanze e le difficoltà che si frappongono ai trasporti per mare, per terra e fluviali, fino a quei paesi, essendo le interposte regioni terribilmente malariche, fra il basso Congo e gli altipiani destinati alla colonizzazione. Si pensi che la regione del Kivu si trova a quattro mesi di distanza da Boma (parte per fiume e parte per carovana), ovvero a tre mesi dalla costa orientale, risalendo il Zambesi da Shinde; a cui si deve aggiungere il viaggio dall'Europa che occupa un altro mese. E giunti che fossero i nostri a destinazione, si dovrà provvederli di abitazioni, in paesi che difettano di materiali da costruzione. Infine, sarà da vedere in quali relazioni verrebbero a trovarsi i nostri coloni accanto agli indigeni, poichè nell' Africa equatoriale non si ammette che i bianchi lavorino insieme coi negri; ed anzi i bianchi non sono adatti, in quei climi, alle dure fatiche, ma soltanto possono dirigere, sorvegliare, ammaestrare gli uomini di colore.

f) **Paesi di Europa (Francia e Svizzera).**

Minorenni italiani in Francia. — Anche per alcuni paesi di Europa, dove la nostra emigrazione temporanea è più numerosa, furono incaricate persone competenti di studiare sui luoghi i loro bisogni.

4 C

Nel gennaio 1902 il conte Ruggero di Bellegarde fu mandato in Francia, per visitarvi le principali fabbriche di vetri in cui sono impiegati fanciulli italiani.

Nel 1901 l'Opera di assistenza degli operai italiani in Europa e nel Levante, presieduta dal vescovo Bonomelli, aveva già compiuto un'inchiesta di questo genere nelle vetrerie francesi. L'inchiesta era stata fatta dal prof. Schiaparelli ed aveva condotto a risultati utili, essendosi scoperti abusi e promosso procedimento penale contro i loro autori, e fatti rimpatriare un certo numero di quei ragazzi a cui il lavoro riusciva di danno alla salute. Si trattava di continuare le indagini e di vedere quali mutamenti fossero in seguito avvenuti e quali provvedimenti convenisse adottare.

Il conte di Bellegarde cominciò col visitare le vetrerie di Marsiglia ed i piccoli operai italiani che vi erano impiegati. Venuto a conoscenza di frodi commesse da parte di incettatori, denunziò i colpevoli al Procuratore della Repubblica.

Da Marsiglia egli passò a Lione, il centro più importante dell'industria vetraria francese, e visitò le vetrerie esistenti alla Mouche, alla Mulatière, a Oullins, a Vénissieux. Vi trovò che il trattamento fatto agli operai italiani era alquanto migliorato, in confronto di quello che era quando nessuno si occupava di essi. Il Bellegarde dovette peraltro riconoscere che si esercitava ancora su larga scala l'incetta di minorenni, valendosi di falsi atti di nascita, alterati in guisa, da far apparire l'età superiore alla vera, per sfuggire alle sanzioni della legge francese del 1892, sul lavoro dei fanciulli, che non ammette nelle vetrerie minorenni di età inferiore ai 13 anni. Furono deferiti all'autorità giudiziaria alcuni autori di abusi e anche di falsi, e fu provveduto al rimpatrio di parecchi fanciulli che avevano un'età inferiore a quella prescritta.

Il Bellegarde visitò infine le vetrerie del dipartimento della Loire, a Rive-de-Gier, a St.-Romain-le-Puy, a St.-Galmier. Le condizioni fatte ai piccoli lavoratori italiani in quelle vetrerie non parvero del tutto cattive, ed in qualcuna i fanciulli avevano alcune ore libere, durante il giorno, per la scuola.

In conclusione, risultò che, per l'interesse preso dalle nostre autorità consolari e per il maggior rigore adoperato dalle stesse autorità francesi, richiamate a far osservare le proprie leggi, come pure per i processi penali iniziati, qualche frutto si era ottenuto; ma si riconobbe in pari tempo la necessità di continuare la vigilanza, così da parte del nostro Governo, come da parte delle società.

Emigrazione italiana in Isvizzera. — Gli Italiani in Isvizzera erano circa 120 mila, nel 1900, secondo il censimento federale; ma il loro numero è maggiore di questo, senza dubbio, in certi mesi dell'anno, per il fatto della corrente emigratoria temporanea, la quale negli ultimi anni era di circa 40 mila persone. Dei nostri emigranti in Isvizzera, parte si addensa in centri di lavoro, fuori delle città e dei villaggi, per costruzioni di strade, ferrovie, gallerie, come quella dell'Albula o del Sempione, e vivono ricoverati in baracche, o attendati a distanza maggiore o minore da luoghi abitati. Altri emigranti formano dei gruppi più stabili, in città od in centri industriali. Occorrono differenti forme di protezione, e se già vi provvedono in una certa misura private associazioni di diverso partito e colore politico, come vedremo più innanzi trattando delle istituzioni di patronato nei paesi di Europa, lo Stato non si può disinteressare dal concorrere all'assistenza di quei nostri connazionali.

Verso la fine del 1902, il signor Giuseppe De Michelis, residente da varî anni in Isvizzera, dove aveva avuto occasione di studiare la nostra emigrazione, ebbe incarico di verificare sui luoghi e riferire circa le condizioni dei lavoratori italiani in varie parti della Confederazione.

Nella sua relazione, pubblicata nel *Bollettino dell'emigrazione* (1), l'autore dimostra come si sia sviluppata la nostra emigrazione in Isvizzera, e come si distribuisca fra le varie industrie e professioni. Espone quali sono le formalità che i nostri emigranti devono compiere per fissare il loro soggiorno nel territorio svizzero e quali le tasse a cui

(1) Veggasi il *Bollettino dell'emigrazione*, n. 12 dell'anno 1903.

sono sottoposti; ne segue i mutamenti di stato civile (matrimoni e naturalizzazioni) e si estende a parlare delle condizioni generali del lavoro e delle leggi protettrici di esso, specialmente nel caso di infortuni, come pure dei salari, degli scioperi, del costo di vita. Dà altresì informazioni sulla criminalità, sulle istituzioni nazionali di beneficenza ed assistenza (ospedali e società di mutuo soccorso) e sulle scuole.

Con questa relazione, e con altre delle nostre autorità consolari, pubblicate nello stesso *Bollettino* (1), possiamo renderci conto dei bisogni dei nostri operai in quello Stato e avvisare agli opportuni provvedimenti.

2. — Istituzioni di patronato promosse e sussidiate nei paesi di America.

La protezione dei nostri connazionali nei paesi esteri viene esercitata, oltre che dai rappresentanti diplomatici e consolari, anche per mezzo di società, che il Commissariato cerca di far sorgere o di rafforzare, dove è più frequente il passaggio dei nostri emigranti e dove sono più numerose le colonie dei nostri lavoratori. Si ha cura di stimolare l'iniziativa locale, per mezzo dell'emulazione e di sussidi in denaro. Un simile patronato, se fosse esercitato direttamente da uffici governativi, costerebbe di più, e in molti paesi non potrebbe neppure aver principio, poichè gli ufficiali di un governo estero sarebbero respinti dalle autorità e dalla pubblica opinione. È mestieri procedere cauti anche nel fare il bene, scegliendo le forme di assistenza che meglio si adattino alle circostanze di luogo e di tempo.

Di società di patronato sussidiate dal Fondo per l'emigrazione ne abbiamo ora nell'America settentrionale (Stati Uniti e Canadà), negli Stati del Plata e nel Brasile, e qualcuna pure nel Levante (Tunisi). Alcune benemerite associazioni, in Italia, assistono l'emigrazione temporanea, come quella promossa da monsignor Bonomelli, vescovo

---

(1) Veggasi il *Bollettino dell'emigrazione*, n. 11 dell'anno 1903.

di Cremona, ed altre che agiscono nel Friuli e nella provincia di Belluno.

Passiamo in rassegna rapidamente queste istituzioni, indicandone i mezzi e gli scopi.

a) Stati Uniti d'America.

Vi sono in Nuova York tre associazioni che soccorrono gli emigranti all'arrivo, armonizzando l'opera loro in un unico intento. Altri patronati furono istituiti a Boston e a San Francisco di California.

I tre istituti di Nuova York sono i seguenti: la " Società per la protezione degli immigranti italiani in Nuova York ", l'" Istituto italiano di beneficenza " e la " Società di San Raffaele ", dei quali diremo partitamente.

Società per la protezione degli immigranti italiani. — Questa Società fu costituita nel 1901, per opera di benemeriti cittadini americani e col concorso di pochi Italiani. Essa agisce non solo ad Ellis Island, luogo di sbarco, dove gli emigranti sono esaminati per essere ammessi o respinti dai commissari federali, ma anche fuori di quella stazione, entro la città di Nuova York, per mezzo di un ufficio di informazioni e di collocamento. L'azione di questo ufficio (*Labour Bureau*) fu sinora assai modesta, ma si sta studiando il modo di estenderla e rafforzarla coll'apertura di agenzie di collocamento nei centri coloniali più numerosi, dove l'opera dei *bosses* (banchieri e sensali del lavoro italiano) riesce più dannosa.

La Società si incarica pure di far avere agli immigranti, nella stazione di Ellis Island, il denaro inviato loro dai parenti già stabiliti in America, e nello scorso anno ricevette e consegnò in tal modo circa 10 mila dollari.

Oltre a ciò, ha organizzato in Nuova York un servizio di trasporti, con vetture a cavalli, per condurre gli emigranti, ammessi dopo l'esame dei commissari federali, alle loro destinazioni in città, e, occorrendo, alle stazioni ferroviarie e marittime della grande metropoli, perchè

proseguano per i paesi interni dell'Unione. È questo un benefizio, di cui può farsi una giusta idea chi sappia come i nuovi arrivati siano facilmente adescati e indotti a trattenersi nei quartieri malsani di Nuova York, dove i nostri connazionali stagnano a diecine di migliaia, vivendo alla ventura, dedicandosi ai mestieri più bassi ed accettando qualunque meschina occupazione sia loro offerta giorno per giorno. Sfollare codeste agglomerazioni di poveri e in gran parte di disoccupati, dirigerle nei luoghi in cui la mano d'opera è ricercata per lavori edilizi o agricoli, è cosa sommamente importante, dato il progressivo aumento della nostra emigrazione in quel paese.

Nello scorso esercizio 1902-1903, fu dato alla detta Società un sussidio, sul Fondo dell'emigrazione, di 30 mila lire, portato poi, per l'esercizio corrente, a lire 35 mila.

Noi dobbiamo riconoscenza a quei cittadini americani, che formano in massima parte la Società, i quali si adoperano a favore dei nostri lavoratori. Mirabile esempio di carità civile danno quei signori, i quali, pure essendo occupati nei loro affari, fanno sacrifizio di tempo e di denaro per aiutare una gente straniera ad allogarsi in lavori utili per sè e per il paese che li ospita.

E quel gran popolo merita la prosperità e la fortuna senza pari che lo accompagnano, perchè sa unire ad una prodigiosa attività utilitaria le più nobili e ardite idealità.

Istituto italiano di beneficenza. — Sotto questo titolo si è venuta ampliando, mercè l'iniziativa e le cure del noto industriale, comm. Celestino Piva, residente da lungo tempo in Nuova York, la Società italiana di beneficenza, la quale esisteva da oltre una diecina d'anni, avendo per iscopo di soccorrere i poveri della colonia, con piccoli sussidi in denaro, in generi alimentari, medicine, ecc. Ora è stata riconosciuta come ente giuridico ed ha esteso il suo campo d'azione, aprendo due case di ricovero, dove gli emigranti che devono sostare per qualche giorno in Nuova York, prima di recarsi in altri luoghi degli Stati Uniti, trovano vitto e alloggio, con una spesa minima: e non di rado agli immigranti più indigenti vengono somministrati il

vitto e l'alloggio gratuitamente. Le due case, state acquistate dalla Società, sono attigue l'una all'altra in Houston Street, e vi sono 150 letti, uno spazioso refettorio, sale di aspetto, cucine e bagni. Inoltre, a mezzo di apposito dispensario, la Società provvede i necessari medicamenti agli immigranti malati; occorrendo, accompagna i nuovi arrivati alle stazioni ferroviarie e acquista loro i biglietti, raccomandandoli ai conduttori dei treni, perchè vigilino che essi, ignari della lingua, non vadano fuorviati, specialmente nelle stazioni di scambio. Infine il detto istituto coopera con la " Società per la protezione degli immigranti italiani „ nella ricerca dei parenti e nel collocamento dei nostri emigranti.

Nell'esercizio 1902-903, fu dato a quella Società italiana un sussidio di 20 mila lire, che fu elevato a 25 mila per l'esercizio corrente, oltre ad un sussidio straordinario di lire 10 mila per la fondazione di un ricovero per gli emigranti.

Società di San Raffaele. — Questa Società, che è in relazione coll'istituzione dei missionari fondata da monsignore Scalabrini, vescovo di Piacenza, ha la sua sede al n. 219 di Bleecker Street. Il padre Gambera, agente della Società, assiste specialmente le donne, i fanciulli e i vecchi che giungono in Ellis Island, non accompagnati dai rispettivi parenti, ed hanno bisogno di aspettare i congiunti o gli amici che vengano a cercarli. La Società ottiene spesso che i più bisognosi di aiuto sieno affidati dall'ufficio federale alle sue cure e sotto la sua responsabilità.

A tale scopo, la Società mantiene in Nuova York un ricovero (*Immigrants Home*) capace di una ventina di letti, dove, nel 1901-902, potè dare asilo temporaneo a 785 di tali immigranti, tra cui 185 donne e 277 minorenni. I servizi prestati agli immigranti, come pure l'alloggio e il vitto nel ricovero, sono gratuiti.

La Società di San Raffaele non ha un patrimonio proprio, e spende per la sua opera quanto riceve dalla carità privata, con le quali offerte, lo scorso anno, si copersero tutte le spese. Al nuovo impianto della Società, avvenuto dopo il ritorno del vescovo monsignor Scala-

brini da Nuova York, la Società provvide col sussidio di 6000 lire, fornito dal Commissariato nel 1902-903; il quale sussidio fu portato a lire 8000 per l'esercizio in corso.

Patronato italiano in Boston. — L'aumento verificatosi in questi ultimi anni nel numero degli Italiani arrivati in Boston, dove fa capo una linea di trasporti, la *White Star Line*, con partenze regolari da Napoli, ha fatto sentire la necessità di creare anche pel Massachusetts una Società per la protezione degli Italiani, " *The Boston Society for the protection of Italian Immigrants* ".

La Società fu costituita il 1° gennaio del 1902, per assistere i nostri connazionali allo sbarco e dinanzi alla Commissione speciale di esame del Governo federale; per aiutarli a trovar lavoro, proteggerli dagli speculatori ed agenti disonesti, specialmente dai cosiddetti *bosses*, difenderli innanzi ai tribunali, ecc. (1). Gli impiegati della Società si trovano presenti ad ogni arrivo di piroscafi provenienti da Napoli e Genova, e si deve alle loro cure se dei 14 mila immigranti giunti nello scorso anno, soltanto una cinquantina furono respinti in Italia.

L'attivo della Società è formato dal sussidio del Commissariato, di lire 8 mila nell'esercizio 1903-1904, e dalle largizioni private, le quali sommano, in un anno, a quasi altrettanto.

Patronato italiano a San Francisco di California. — Nell'intendimento di avviare una parte della nostra emigrazione, che oggi di preferenza si ferma nelle città marittime degli Stati dell'Est, verso le ricche e fertili regioni della costa del Pacifico, fu fondato sul finire del 1902, su proposta del r. console generale in San Francisco, un " Comitato di Soccorso e di Patronato per gli emigranti della colonia italiana ", il quale ha incominciato a funzionare nel maggio dello scorso anno. Al patronato di San Francisco fu assegnata la somma di lire 6,000 per il corrente esercizio.

(1) In una relazione, pubblicata nel *Bollettino* n. 7 del 1903, l'agente di quella Società rese conto del suo operato nel primo anno di vita.

Proposta di un ufficio federale di informazioni e collocamento degli immigranti. — Un'istituzione che potrebbe avere grande utilità, anche pei nostri emigranti negli Stati Uniti, è oggetto ora di un disegno di legge, iniziato nel Senato di Washington, per un ufficio federale di collocamento nei diversi Stati dell'Unione.

Il Commissario generale per l'immigrazione, signor Sargent, nel suo ultimo rapporto annuale, aveva raccomandato che venissero istituiti nei porti di sbarco uffici di informazioni. Ora un disegno di legge fu presentato al Senato, il 4 febbraio scorso, dal senatore Simmons, inteso a far aprire in Ellis Island un ufficio federale di informazioni e di collocamento, provvisto anche di una mostra campionaria dei prodotti delle industrie per cui la mano d'opera viene richiesta. Presso lo stesso ufficio avrebbero sede, in speciali reparti, anche i delegati dei singoli Stati o Territori che credessero opportuno di mantenere, a loro spese, un tale servizio di informazioni per l'avviamento di operai nell'interno. Giova sperare che l'iniziativa sia seguita dai voti solleciti dei due rami del Parlamento federale.

Importanza dell'immigrazione italiana negli Stati Uniti. — Più di 250,000 Italiani sbarcano in un anno nei porti dell'Unione e trovano lavoro. Di là inviano risparmi a casa, e spesso, dopo aver fatto ritorno in patria, ripartono per gli Stati Uniti, incoraggiati e sentendo in sè una cotale dignità di uomini, che forse non conoscevano avanti. Il contatto di una civiltà superiore intimidisce i più disgraziati, che vivono raminghi e confusi in Mulberry Street o in altre agglomerazioni di compaesani, ma rinfranca gli altri. Solamente una piccola parte dei nostri fa lunga dimora in quel paese e vi si stabilisce con la famiglia, assumendo la cittadinanza americana. Generalmente quelli che vi restano sono agricoltori o negozianti, che, pervenuti in possesso di qualche capitale e alla conoscenza e all'uso della lingua del paese, riescono a procacciarsi l'agiatezza o una relativa ricchezza (1).

---

(1) Le abitudini di agglomerazione dei nostri emigranti in grandi casamenti persistono; ma non sarebbe giusto il giudizio che si facesse della nostra colonia a

È da consigliare ai nostri di accettare, anzi di sollecitare l'ottenimento della cittadinanza americana, perchè possano partecipare alla vita pubblica ed essere tenuti in qualche conto nell'organismo dei partiti. È da raccomandare loro soprattutto che non si ostinino a vivere colle abitudini di eccessiva parsimonia, a cui sono stati avvezzi, perchè ciò suscita contro di essi la disistima e l'irritazione delle classi operaie, che vedono in codesti stranieri la causa e l'istrumento di un abbassamento di salari.

Noi diamo sinceramente questo consiglio agli Italiani che vanno a cercare lavoro con dignità negli Stati Uniti; che se poi ritornano, la patria di origine non rifiuterà mai di riconoscerli come suoi figli. Gioverebbe perciò regolare i rapporti di nazionalità, con una convenzione simile a quella che fu stipulata fra la Germania e gli Stati Uniti il 22 febbraio 1868, tuttora in vigore, di cui diamo in nota la versione italiana (1).

Nuova York coi colori con cui si descriveva, una diecina di anni addietro, la popolazione di Mulberry Street e di Manhattan.

Il nostro ispettore, cav. Adolfo Rossi, che si trova ora negli Stati Uniti, riferiva recentemente alcuni dati importanti, che fanno conoscere come anche molti Italiani siano proprietari di case, per valori assai ragguardevoli. Egli cita uno studio pubblicato dal signor Acritelli, che, fatto lo spoglio delle " Lists of owners names of the Borough of Manhattan ", trovò 637 case registrate sotto nomi d'Italiani, per il valore complessivo di circa 20 milioni di dollari.

(1) *Convenzione fra gli Stati Uniti e la Germania sulla naturalizzazione* (*22 febbraio* 1868).

Art. 1. — I cittadini della Confederazione germanica del Nord, che si siano naturalizzati cittadini degli Stati Uniti d'America e abbiano avuto residenza ininterrotta per cinque anni negli Stati Uniti, saranno considerati dalla Confederazione germanica del Nord come cittadini americani e saranno trattati come tali. Reciprocamente ecc.

La dichiarazione dell'intenzione di divenire cittadino dell'uno o dell'altro paese non ha, per ambe le parti, l'effetto della naturalizzazione.

Art. 2. — Un cittadino naturalizzato in uno dei paesi contraenti, ove ritorni nel territorio dell'altro paese, sarà sottoposto a procedimento penale per quei fatti, commessi prima di emigrare, che siano preveduti come reati dalle leggi del suo paese d'origine, salve, sempre, le limitazioni stabilite da queste leggi.

Art. 3. — (*Riguarda esclusivamente la Germania*).

Art. 4. — Se un Tedesco naturalizzato in America stabilisca nuovamente la

L'attuale Presidente della Repubblica, l'uomo di Stato eminente, che impersona tutte le energie della nazione, così nell'orgoglio come nella forza della volontà, in uno dei suoi scritti pubblicati recentemente sotto il titolo di " *American Ideals* ", fa conoscere il pensiero del suo popolo riguardo all'immigrazione: " Urge, dice il signor Roosevelt, di frenare e regolare la nostra immigrazione mediante leggi più severe di quelle che esistono presentemente, al fine di allontanare i lavoratori che tendono a far abbassare il prezzo del lavoro, le razze che non si assimilano volentieri alla nostra e gli individui indegni, di qualunque razza. Sopra ogni altra cosa l'immigrante deve imparare a parlare, a pensare, ad agire come un cittadino degli Stati Uniti (*Above all, the immigrant must learn to talk and think and* **be** *United States*) ". Queste parole si leggono nel capitolo intitolato: *The true Americanism*, al seguito di una fiera affermazione così concepita: " Fra tutte le nazioni della terra, la nostra nazione è quella che tiene in mano le sorti degli anni futuri ".

b) Canadà.

Al bisogno di venire in aiuto, anche nel Canadà, all'emigrazione nostra, che negli ultimi due anni è sensibilmente cresciuta, si deve la costituzione della " Società di protezione per gli immigranti italiani " in Monreale (*Italian Immigration Aid Society for Canada*).

La Società fu costituita nel novembre del 1902, allo scopo di assistere gli emigranti al loro arrivo in Monreale e aiutarli a trovare

---

sua residenza nella Germania del Nord, senza l'intenzione di far ritorno in America, si riterrà che abbia rinunziato alla propria naturalizzazione negli Stati Uniti. Reciprocamente ecc.

Si reputerà che una persona naturalizzata in un paese non intenda di farvi ritorno, quando abbia avuto residenza per più di due anni nell'altro paese.

Art. 5. — La presente convenzione incomincierà ad avere effetto immediatamente dopo lo scambio delle ratifiche, e continuerà ad aver vigore per dieci anni. Se nessuna delle parti avrà manifestato, sei mesi prima, l'intenzione di darle termine, essa rimarrà in vigore per altri dodici mesi, a partire dal giorno in cui una delle parti contraenti avrà dato notizia all'altra di tale intenzione.

Art. 6. — La presente convenzione sarà ratificata ecc., ecc.

impiego nei lavori agricoli, minerari e industriali del vasto Dominio. I venticinque primi sottoscrittori versarono il capitale prescritto dalla legge canadese per la formazione di una società e la sua costituzione in ente morale. Il Commissariato le inviò un sussidio di lire 5000 per il 1902-903, e altrettanta somma per l'esercizio successivo, più lire 10 mila per concorso nella spesa dell'impianto di un ricovero.

L'azione della Società si svolse dapprima stentatamente per scarsità di mezzi e per la lotta che dovette sostenere contro gli antichi sensali ed agenti di emigrazione, contro i *banchisti* e tutti coloro che speculano sull'ignoranza dell'emigrante. Oggi, però, la Società di patronato di Monreale gode le migliori simpatie della colonia e delle autorità locali, a tal segno che il Municipio, nel distribuire sussidi agl'istituti di beneficenza per la fine d'anno, assegnò 200 dollari anche alla Società italiana.

Al suo ufficio di collocamento fanno capo i principali intraprenditori e industriali del Canadà. Essa cerca di assicurarsi che gli imprenditori osservino i patti stabiliti, e, nella misura delle sue forze, manda anche qualche rappresentante sui luoghi dei lavori, per vigilare sul trattamento che ricevono gli operai.

c) **Brasile.**

Patronati nel Brasile. — Se dagli Stati Uniti e dal Canadà passiamo all'America meridionale e agli istituti di patronato che vi furono costituiti o sono in corso di formazione, troviamo condizioni diverse per più riguardi.

Dei nostri connazionali nel Brasile, e specialmente nello Stato di San Paolo, dove ne è maggiore il numero, si è già avuto occasione di parlare a proposito delle missioni di studio mandate in quello Stato ed in quelli di Minas e di Spirito Santo. Secondo quanto fu esposto nelle relazioni dei delegati del Commissariato e secondo le informazioni fornite dalle nostre autorità diplomatiche e consolari, le condizioni presenti degli Italiani sono, in alcuni Stati della Confederazione brasiliana, tutt'altro che buone, e ciò per un complesso di cause economiche, finanziarie ed amministrative.

D'altra parte, il Brasile, per l'estensione del suo territorio, in gran parte spopolato e ricco di svariati prodotti, può ancora offrire un largo e fruttuoso campo all'immigrazione italiana ed europea. Nei suoi Stati meridionali di Paranà, di Santa Caterina, di Rio Grande del Sud, vi sono dei centri agricoli italiani ove i coloni hanno conseguito un relativo benessere, e vi sono esempi di colonie tedesche, le quali — per quanto debbasi tener conto delle condizioni particolarmente favorevoli in cui furono fondate — dimostrano la possibilità di mettere in cultura quelle terre e di convertire i coltivatori in proprietari.

La questione della protezione dei nostri nel Brasile ha quindi importanza, non solo per le condizioni in cui essi presentemente si trovano, ma in vista dell'avvenire che potrebbe avere la colonizzazione in quelle regioni.

Rispetto alle forme di questa protezione, bisogna tener conto di alcune circostanze proprie di quello Stato. Una è quella della vastità del paese, per cui, anche nelle parti già coltivate ed aperte alla immigrazione, i nostri coloni si trovano a grandi distanze dai centri principali: le vie di comunicazione, o mancanti o difettose, e la natura del terreno, di solito montuoso e per larghi tratti a bosco, rendono le distanze difficili a percorrersi. Gli organi amministrativi e giudiziari dello Stato, anche se fossero meglio ordinati e più vigorosi che non sono oggi, mal possono far sentire la loro azione in quei lontani aggruppamenti di popolazione. Le autorità consolari, di cui, per ragioni finanziarie, è limitato il numero e che hanno assegnati territori molto vasti di giurisdizione, non possono agire con quella prontezza che sarebbe desiderabile.

Anche nelle colonie italiane del Brasile non mancano persone volenterose che, per il grado sociale acquistatosi, possono venire in aiuto ad opere di patronato; ma le condizioni della nostra emigrazione sono tali, che difficilmente si può contare sopra codeste iniziative private. E quanto ad istituzioni di previdenza e di assistenza sociale, il Brasile rimane addietro agli Stati Uniti; di guisa che, appunto dove sarebbe più sentito il bisogno, occorrono sforzi maggiori per promuovere la tutela degli emigranti.

Patronato di Santos. — Il primo patronato istituito nel Brasile fu quello di Santos, che cominciò a funzionare nell'agosto del 1902. Santos è il porto a cui giungono gli emigranti, e da cui ritornano in Italia quelli che, ridotti alla miseria per i salari non pagati, ovvero stremati dalle malattie, non vogliono prolungare il soggiorno fuori del loro paese. Vedemmo già come nel 1902 il numero dei rimpatriati superasse quello degli emigranti che andavano dall'Italia nel Brasile, e come nel 1903 fosse quasi tre volte maggiore (1). Un'istituzione che assistesse questa gente si rendeva necessaria.

Il programma del patronato di Santos comprende: informazioni sulle condizioni del lavoro; collocamento degli emigranti che arrivano, raccogliendo le domande di *fazendeiros* o di industriali; beneficenza e rimpatrio. Scopi così diversi non si potevano tutti, nè in ugual misura, conseguire nel breve tempo da che funziona l'istituzione. Si può tuttavia affermare, per testimonianza del nostro console e di altre persone autorevoli, che degli effetti utili se ne sono avuti.

L'opera di collocamento al lavoro (che è dovunque la più difficile ad attuarsi) è stata appena iniziata, mentre si è svolta più largamente quella dell'assistenza. Il Patronato ha ottenuto dei ribassi per vitto e alloggio in alcuni alberghi di Santos, e provvede al ricovero notturno di un certo numero di emigranti, i quali prima erano costretti a passare la notte all'aperto. Manda un suo agente ad ogni arrivo di piroscafo, per aiutare gli emigranti nelle operazioni di sbarco e nel proseguimento del viaggio per ferrovia; si adopera a definire le contestazioni che sorgono per lo svincolo e il trasporto dei bagagli e ad impedire le truffe, che prima si commettevano impunemente.

Le entrate del Patronato di Santos sono costituite dai contributi dei soci, dalle provvigioni che le Società di navigazione accordano in ragione degli individui imbarcati per il ritorno, e dal sussidio annuo sul Fondo per l'emigrazione, in lire 12,000.

Patronato di San Paolo. — Come Santos è il porto di mare per il quale si entra e si esce dallo Stato, così San Paolo è il luogo per cui passano coloro che vogliono internarsi nelle *fazendas* o ritornare a

(1) Si veda il prospetto a pag. 13 di questa relazione.

Santos per rimpatriare. La città di San Paolo è il centro della rete stradale e ferroviaria dello Stato, mentre è collegata al mare per il tronco ferroviario che mette capo a Santos; essa è il principale centro della vita italiana. E tanto più occorreva in San Paolo un istituto di assistenza dei molti emigranti che colà si fermano o vi passano, in quanto sono numerose quelle classi di persone, *agenciadores*, albergatori, cambisti e usurai, che traggono profitto dai nuovi arrivati.

Il Patronato di San Paolo fu istituito d'accordo fra la Società italiana di mutuo soccorso " Galileo Galilei " ed il nostro console generale. Il *Segretariato delle Società italiane*, che era stato fondato dalla Società " Galileo Galilei " a scopo di assistenza, venne trasformato in un Patronato con propri azionisti. Per quanto di istituzione recente, dà già qualche buon risultato. Anch'esso, come quello di Santos, manda un suo impiegato alla stazione per servire di guida agli emigranti ed ha stipulato accordi con gli albergatori; inoltre, ha collocato un certo numero di persone al servizio od in determinati lavori; ha fatto ricoverare orfani ed infermi in istituti di carità od in ospedali.

Il Patronato vive dei contributi fissi e straordinari dei soci, di somme raccolte per beneficenza fra gli Italiani della colonia, delle provvigioni rilasciate dalle Compagnie di navigazione sui passaggi marittimi degli emigranti di ritorno e di un sussidio di lire 12,000 dato, per il primo anno, sul Fondo dell'emigrazione.

Patronati di Campinas e San Carlos do Pinhal. — Anche a Campinas, altro centro importante della cultura del caffè, sorse, nel maggio dello scorso anno, un Patronato per gli emigranti, ad iniziativa di una società italiana (Circolo Italiani Uniti). Oltre alle contribuzioni dei soci (non sempre facili ad esigersi puntualmente), conta sopra un sussidio sul Fondo per l'emigrazione, che per un primo anno fu fissato in lire 2400.

L'azione del Patronato di Campinas si è iniziata con l'assistenza agli emigranti che arrivano o sono in transito per quella stazione; d'onde si diramano linee ferroviarie per i vari municipi intorno a cui

stanno le *fazendas.* Il Patronato accorda altresì qualche sussidio per medicine, vitto od alloggio a famiglie povere; ma la beneficenza, per quanto necessaria nelle condizioni attuali della nostra emigrazione al Brasile, non può costituire la vera e propria azione dei Patronati, che deve consistere principalmente nelle informazioni per trovare lavoro.

Sul finire del 1903, un altro Patronato si è costituito a San Carlos do Pinhal. San Carlos, assai più nell'interno e più distante da San Paolo e dal mare che non sia Campinas, è centro quasi unicamente agricolo, in mezzo a *fazendas*, dove i coltivatori sono duramente provati dalla crisi attuale. Il Patronato, per le condizioni speciali del luogo, si propone di verificare il trattamento fatto ai coloni nelle *fazendas* e, in quanto sia possibile, riparare e prevenire gli abusi da parte dei *fazendeiros*.

I coloni stessi sono stati invitati a farsi soci del Patronato, ma il contributo in denaro non può essere che scarso. Fu fissato un sussidio, come per Campinas, di lire 2400.

Si era pure pensato dalle nostre autorità consolari, stimolate dal Commissariato, ad un Patronato in Ribeirão Preto, l'altro viceconsolato più lontano dalla capitale, e centro, anch'esso, di *fazendas* con numerosi Italiani. I quali hanno bisogno d'assistenza per le condizioni economiche e sanitarie in cui si trovano, poichè da qualche anno la febbre gialla si è estesa in quel distretto, nonostante la sua altitudine sul livello del mare (metri 500 circa). Si attendono informazioni più precise sullo stato delle *fazendas*, per deliberare le misure del contributo.

Informazioni sulle fazendas dello Stato di San Paolo. — Il console generale a San Paolo si occupa ora, colla cooperazione dei vice-consoli e di altre persone esperte, di raccogliere notizie sulle *fazendas* di ogni parte dello Stato, e cioè sulla loro estensione, sul numero dei coloni impiegati, sul modo di amministrazione, sui reclami presentati. Senza queste notizie, riunite con metodo e da fonti attendibili, e da tenersi al corrente delle mutazioni successive, non potrebbero funzionare gli uffici d'informazioni e di collocamento.

Alcuni tra i coloni che arrivano dall'Italia (e adesso l'emigrazione è molto scarsa) hanno una destinazione determinata; altri stringono il contratto nella *Hospedaria dos Inmigrantes* in San Paolo; e diviene sempre più frequente il caso di coloni che — o in famiglie isolate o in aggruppamenti di varie famiglie — mutano sede da una *fazenda* all'altra, nella speranza di migliorare le loro condizioni, che invece talvolta peggiorano.

Mediante queste informazioni, e con la federazione dei Patronati già esistenti o di altri che si istituissero, è da sperare che la tutela della nostra emigrazione nello Stato di San Paolo divenga abbastanza efficace.

Patronato per gli emigranti di Rio Janeiro, Minas Geraes ed Espirito Santo. — Non sono da trascurare gli altri Stati del Brasile, in cui esistono agglomerazioni più o meno considerevoli di lavoratori italiani. Si deve altresì aver riguardo ai porti pei quali essi hanno da passare, sia per recarsi nell'interno, sia quando vanno a prendere imbarco per rimpatriare o per recarsi in altre regioni del Brasile.

La situazione dei nostri emigranti nel porto di Rio Janeiro è forse peggiore di quella che era in Santos, prima dell'istituzione del Patronato; il che si spiega per l'estensione di quella città, in cui è più difficile la difesa contro gli speculatori d'ogni genere. Rio Janeiro serve di porto di approdo, non solo per lo Stato omonimo, ma per la vasta regione interna, che comprende i territori degli Stati di Minas Geraes e di Goyaz. Il movimento degli immigranti per lo Stato di Espirito Santo si fa parimente attraverso la capitale federale, mancando ogni comunicazione diretta tra l'Italia e il porto di Victoria.

Occorreva provvedere, anche per questa zona del Brasile, ad una tutela analoga a quella che fu istituita per lo Stato di San Paolo. Rivolse a ciò le sue cure il R. Ministro d'Italia in Petropolis, e tentò di costituire nell'ottobre passato, col concorso di vari sodalizi italiani, un *Patronato dei lavoratori e di assistenza agli emigranti*, in Rio Janeiro; il quale avrebbe dovuto estendere la sua azione, non solo alla città e al distretto federale, ma all'intero Stato di Rio, dove sono circa

50 mila Italiani, e a quelli vicini di Espirito Santo (altri 40 mila Italiani) e di Minas (dove abbiamo forse 100 mila connazionali).

Il programma era molto esteso. Il Patronato poneva fra i suoi scopi il collocamento al lavoro; l'assistenza alle vedove, agli orfani, agli inabili al lavoro, e soprattutto ai minorenni; la vigilanza all'arrivo e alla partenza dei piroscafi nel porto di Rio de Janeiro; la sorveglianza sugli alberghi, sulle agenzie di cambio, sui sensali, ecc.; informazioni e facilitazioni per le rimesse di danaro in Italia; cooperare ai rimpatrii; istituire cucine economiche e costruire un asilo notturno. Ma il tentativo non riuscì, non essendosi potuto trovare da associazioni e da privati quel contributo che era necessario.

Lo stesso ministro sta ora studiando come supplire in altro modo alla tutela della nostra emigrazione, tanto nella città di Rio, quanto negli Stati vicini, e farà nuove proposte al Commissariato.

d) Argentina.

Immigrazione italiana nell'Argentina. — Da alcuni anni l'emigrazione italiana verso il Plata è alquanto diminuita e i ritorni sono divenuti più frequenti (1). È continuata quella corrente temporanea di emigranti, quasi tutti contadini e braccianti, che partono dall'Italia sul finire dell'ottobre o in novembre, per trovarsi nell'Argentina per la mietitura ed i raccolti, e dopo alcuni mesi di un lavoro faticoso, sotto il sole cocente, ma pagato con un salario elevato, ritornano in marzo od aprile in Italia; ma è diminuito il numero di quelli che andavano a stabilirsi nell'Argentina: piccoli negozianti, artigiani, contadini soprattutto, che hanno formato nuclei importanti, così nelle principali città della Repubblica, come nelle colonie agricole, sorte da una trentina d'anni a questa parte nelle provincie di Buenos Aires, Santa Fè, Entre Rios, Córdoba.

Le ragioni di questa diminuzione nel numero degli Italiani andati nell'Argentina per trovarvi stabile occupazione, sono parecchie. Anzitutto le crisi finanziarie, col fallimento di istituti di credito, il deprez-

(1) Si veda il prospetto a pag. 13 di questa relazione.

zamento della carta moneta e dei titoli di valori immobiliari e mobiliari. In secondo luogo, la speculazione sulle terre, delle quali si appropriarono pochi individui o compagnie e società di colonizzazione, senza che fossero, se non in scarsa misura, coltivate e colonizzate. Si formarono così dei latifondi, che ancora aspettano le famiglie di agricoltori che li fecondino col lavoro. Inoltre la pastorizia, che è una delle basi dell'economia del paese, si venne sviluppando in diversi territori della Repubblica, più che non l'agricoltura stessa, e la convenienza economica condusse a destinare all'allevamento del bestiame terreni che avrebbero potuto essere dati alla coltivazione. E siccome la pastorizia richiede un minor numero di braccia, così ne venne una minore richiesta di lavoro. È pure da tener conto dell'aumento naturale della popolazione: per quanto l'Argentina sia scarsamente popolata e possa ancora accogliere un largo numero di immigranti, tuttavia i nativi, i così detti " figli del paese ", vanno ad occupare, nelle professioni, nelle arti e nei mestieri, dei posti che prima spettavano quasi intieramente agli stranieri. Nè sono da dimenticare alcune ragioni di ordine amministrativo e finanziario: il modo con cui funzionano la giustizia e la polizia, l'assetto delle imposte, particolarmente provinciali e municipali. Tutte queste ragioni hanno concorso a rallentare il movimento migratorio verso l'Argentina.

D'altro canto, per le sue risorse naturali, lo sviluppo economico del paese è in continuo progresso. I danni prodotti dalle crisi si riparano: nell'agricoltura e nell'allevamento del bestiame si introducono miglioramenti che divengono fonte di maggiore ricchezza; ed è equo riconoscere che anche gli ordinamenti pubblici ed amministrativi si vanno, in una certa misura, riformando.

Cosicchè l'Argentina rimane uno dei paesi, ai quali, per molti anni, potranno volgersi i nostri con profitto, e non solo gli emigranti temporanei per la stagione dei raccolti, ma quelli pure che intendano stabilirvisi, soprattutto se si tratti di agricoltori con qualche scorta o con qualche capitale, piuttosto che di braccianti senza un determinato mestiere. Siccome sono cessati quei grandi lavori che, come il porto di Buenos Aires e quello di Bahia, la costruzione della città di

La Plata, il rinnovamento edilizio della capitale, furono opera quasi esclusiva di Italiani; siccome le industrie non potranno prendere, per un certo tempo almeno, un grande sviluppo, così i lavoratori manuali, ed anche gli artigiani e gli operai, non troveranno da collocarsi in Argentina che in numero limitato. Ma resta aperto il campo all'immigrazione agricola per le molte terre ancora disponibili, per la necessità stessa che ha quel paese di popolare e rendere fruttifere le sue estese campagne.

Noi abbiamo in Argentina le nostre colonie più antiche e anche le più numerose, dopo quelle del Brasile; uguali forse a quelle degli Stati Uniti. Vi è però questa differenza, che, mentre gli Italiani negli Stati Uniti (poco più di mezzo milione, di fronte a circa 80 milioni di abitanti) e nel Brasile (poco più di un milione, di fronte a circa 15) costituiscono piccole minoranze, in rapporto agli abitanti, invece nell'Argentina essi formano una parte notevole della popolazione totale.

In quelle nostre colonie abbiamo molti Italiani che nelle professioni liberali, nel commercio, nelle banche, nelle industrie si sono acquistata una posizione, non solo economicamente, ma socialmente elevata, ed abbiamo nelle città operai ed artigiani. Ma sono i lavoratori nella campagna che, come proprietari, o come affittaiuoli o coltivatori partecipanti al prodotto della terra, o infine come braccianti e salariati, costituiscono la maggioranza dei nostri connazionali nell'Argentina.

Patronati in Argentina. — La tutela da darsi all'emigrazione italiana in Argentina deve aver riguardo agli operai nelle città, cui le crisi colpiscono direttamente con la mancanza di lavoro; ai contadini dimoranti nelle colonie o nelle *estancias*; a coloro che sbarcano ogni anno per andare ad aggiungersi all'elemento artigiano ovvero a quello rurale; a coloro che si fermano per breve tempo durante la stagione dei raccolti.

La protezione di queste varie specie di emigranti mira ad aiutarli a trovare collocamento, dando loro informazioni sulle località, sulle differenti industrie, sui salari, sul costo della vita, sui mezzi di comunicazione, e mettendoli in rapporto colle imprese industriali e coi

proprietari di terre; inoltre, assistendoli nello stipulare i contratti di lavoro e nel far valere le loro ragioni, in base ai contratti stessi.

L'essere messi sull'avviso di certe clausole e formalità può essere di grande beneficio pei nostri ed impedire abusi o angherie, soprattutto per quelli che vanno a dissodare nuove terre o a coltivarne altre già messe in coltura. Spesso i nostri coloni non possono far valere il proprio diritto, per la loro ignoranza delle leggi e consuetudini locali, e perchè, lontani dai luoghi ove risiedono le rappresentanze consolari, ed in balia delle piccole autorità comunali e giudiziarie delle campagne, non hanno modo di far ascoltare le proprie ragioni.

Con ciò non disconosciamo il vantaggio di altre forme di protezione e di beneficenza per le persone che trovansi prive di lavoro e di mezzi, cui sia urgente soccorrere o per le quali convenga provvedere al rimpatrio. Ma, se istituti di patronato debbono sorgere in Argentina, con utilità vera per i nostri emigranti, debbono proporsi come scopi principali quelli che abbiamo indicati.

Con questi intendimenti il Commissariato ha promosso l'istituzione di patronati nei centri più importanti dell'Argentina: a Buenos Aires, a Santa Fè, a Paranà, a Còrdoba. Ha cercato altresì che questi uffici di patronato, anche se fondati per iniziativa dei Consoli, non abbiano da agire coi soli sussidi assegnati sul Fondo dell'emigrazione, ma che vi concorrano con adeguati mezzi i nostri connazionali; e nelle nostre colonie si contano persone agiate e con vivo sentimento di patria e di carità.

Società di patronato e rimpatrio per gli immigranti italiani in Buenos Aires. — A Buenos Aires si è costituita la " Società di patronato e rimpatrio per gli immigranti italiani ", che ha cominciato a funzionare nell'agosto del 1903, con una propria sede, vicina al nuovo porto di Buenos Aires (Porto Moderno), dove si ormeggiano i vapori transatlantici. A capo della Società stanno cittadini italiani autorevoli per il grado sociale e per il censo. Essa è una trasformazione dell'antica Società di beneficenza, fondata nel 1877 e che, rinnovata ora con

uno statuto riformato, si propone di assumere, oltre alle funzioni di assistenza e di soccorso, quelle pure di collocamento al lavoro e di informazioni.

La beneficenza è esercitata dalla Società col dare sussidi ai più poveri per il ricovero in qualche asilo notturno o per i bisogni più urgenti e coll'agevolare il rimpatrio agli Italiani che, caduti nella miseria e nella impossibilità di trovar lavoro, chiedono di ritornare.

Come è noto, la legge sull'emigrazione ha provveduto in qualche misura anche ai rimpatrii, che, per la crescente emigrazione e per le crisi economiche a cui andarono soggetti alcuni dei paesi di immigrazione, sono divenuti più numerosi. L'art. 25 della legge pone a carico dei vettori di trasportare nei viaggi di ritorno un certo numero di indigenti, facendo loro pagare solamente due lire per ogni giorno di viaggio, ciò che è ben piccola somma a confronto del prezzo ordinario di passaggio. Ma spesso neppure queste poche lire (una quarantina circa per il viaggio da Buenos Aires in Italia) possono essere pagate. Inoltre, è limitato per ogni vapore che riparte per l'Italia il numero dei posti riservati a codesti indigenti, mentre è assai più grande il numero di coloro che chiedono di rimpatriare. Bisogna assistere nei porti d'imbarco, a Buenos Aires, a San Paolo, a Rio Janeiro, alle scene dolorose di persone a cui manca ogni mezzo per fare il viaggio e a cui deve essere rifiutato il passaggio.

La Società di patronato non solo paga in alcuni casi pietosi le poche lire del passaggio ridotto, ma aiuta coloro che chiedono il rimpatrio a procurarsi i documenti necessari per dimostrare la condizione di indigenti, secondo quanto è richiesto dalla legge.

La medesima Società ha un ufficio di collocamento, presso cui riceve domande ed offerte di lavoro, da parte, sia di proprietari o industriali, sia di operai o contadini italiani che già si trovano in Argentina, o di immigranti appena arrivati. La Società ha corrispondenti nelle località della Repubblica ove dimorano Italiani, anche nelle campagne, e cerca con questo mezzo di tenersi al corrente delle condizioni del lavoro nelle varie provincie e colonie.

Attesa l'entità numerica della nostra emigrazione in Argentina, e

tenuto conto che Buenos Aires è il solo porto di arrivo e di partenza (pochi essendo gli emigranti che entrano nella maggior Repubblica del Plata per la via di Montevideo), fu assegnato alla Società un sussidio di lire 25 mila. Si è voluto incoraggiarne l'opera fin da principio e mettere la Società in grado di agire. Il suo patrimonio, quando fu costituita, era di circa 85,000 lire, appartenente all'antica Società di beneficenza a cui essa è succeduta, e deve, per disposizione statutaria, accrescersi ogni anno della metà dell'eccedenza fra le entrate e le spese. La Società, oltre che sul sussidio governativo, conta sulle quote annue dei soci.

Patronati di Santa Fè, Paranà e Córdoba. — Oltre a quello di Buenos Aires, si è promossa la costituzione di patronati ed uffici di collocamento al lavoro in altri luoghi dell'Argentina, importanti per la colonizzazione agricola, ossia a Santa Fè, Paranà e Córdoba.

Santa Fè è centro di colonie agricole che si estendono per buon tratto del suo territorio (grande quanto la metà dell'Italia), dalle più antiche intorno alla capitale e ad Esperanza sino alle colonie più recenti dei distretti settentrionali.

Negli ultimi anni la colonizzazione in quella provincia si è alquanto rallentata, sia per una serie di cattivi raccolti, sia per uno spostamento verso altre terre, relativamente più fertili, di altre provincie, specialmente di quella finitima di Córdoba. Tuttavia la provincia di Santa Fè conta un numero elevato di contadini italiani, e molte sono le località agricole abitate quasi intieramente da nostri connazionali, di questa o quella regione, del Piemonte, ad esempio, e del Veneto. Inoltre è grande l'affluenza dei lavoranti temporanei nella stagione dei raccolti, essendo comparativamente estesa la superficie coltivata a cereali. Il patronato od ufficio di assistenza di Santa Fè dovrà far sentire la sua azione attraverso l'intiera provincia.

L'importanza della nostra emigrazione agricola, non solo stabile, ma temporanea, in questa provincia ha altresì indotto il Commissariato a dare, coll'approvazione della Commissione di vigilanza, un sussidio all'ospedale italiano di Santa Fè. Quest'ospedale torna par-

ticolarmente benefico per quegli emigranti che sono vittime di infortuni, non infrequenti durante i raccolti per l'uso delle macchine agricole, adoperate per la mietitura e la trebbiatura del grano, per la falciatura e via dicendo. L'ospedale, che non ha patrimonio proprio e vive di contributi della colonia e di uno scarso sussidio del Governo italiano, dovrebbe chiudersi o diminuire il numero dei ricoverati, qualora non si accrescesse quel contributo.

Il concetto, a cui si è attenuto il Commissariato nel sussidiare istituti o società che esercitano la protezione degli emigranti, è quello di escludere la vera e propria beneficenza, che soccorre miserie individuali, ma non tronca il male nelle sue radici, e di promuovere invece opere di previdenza, di tutela morale o giuridica, soprattutto di collocamento al lavoro. Ma nel caso di cui discorriamo, e date le condizioni della nostra emigrazione nella provincia di Santa Fè e i suoi bisogni, parve opportuno assecondare anche questa forma di assistenza e venire in aiuto a quell'ospedale.

L'ufficio di patronato a Paranà dovrà avere, per lo Stato di Entre Rios, quell'azione stessa che abbiamo indicata per il patronato di Santa Fè. Nella provincia di Entre Rios fu minore lo sviluppo agricolo ed economico in confronto delle provincie di Buenos Aires, Santa Fè, Córdoba; ma anche in Entre Rios non sono pochi gli Italiani che attendono a professioni od a commerci nella capitale Paranà ed in altri minori centri urbani, ovvero sono occupati nella coltivazione dei campi. Inoltre la provincia di Entre Rios presenta estese terre atte all'agricoltura, per la fertilità del suolo compreso fra i due grandi fiumi che si congiungono nel Rio della Plata, e tuttora, in molta parte, da dissodare.

Quanto alla provincia di Córdoba, il Patronato che si istituirà, per ora, nella capitale, dovrà essere pur esso principalmente un ufficio di collocamento. Si tratta di una provincia, non solo vasta, ma dove si sviluppò, più che in ogni altra, la colonizzazione agricola, negli ultimi anni; e ciò, sia per la venuta diretta di emigranti da altri paesi, specialmente dall'Italia, sia per un'immigrazione interna da altre provincie argentine. Questi coloni cercarono nelle terre delle pianure

cordovesi, intorno a Villa Maria, a Rio Quarto, a Carlota, miglior sorte di quella trovata altrove e migliori condizioni di lavoro, ovvero vi portarono il frutto dei loro risparmi, acquistando la proprietà di terreni da pagarsi a rate annuali. E l'aumento, che così si ebbe, di coloni portò un conseguente aumento di immigrazione temporanea per i raccolti, anche questa in gran parte italiana.

A questi Patronati — di Santa Fè, di Paranà, di Córdoba — qualora vengano costituiti secondo le norme poste dal Commissariato ed offrano garanzie di un'azione utile, potrà essere assegnato un sussidio di lire 3000 per ciascuno. La Commissione parlamentare di vigilanza ha approvato questa proposta; e frattanto sono state inviate ai regi Consoli lire 1500 per le prime spese di impianto.

Oltre le provincie di Buenos Aires, di Santa Fè, di Entre Rios, di Cordoba, ve ne sono altre, in cui gli Italiani costituiscono una parte notevole della popolazione e dove (perchè più lontane dalla capitale federale e dai maggiori centri, e senza una rappresentanza consolare accessibile, ovvero con una rappresentanza affidata ad agenti consolari, non consoli di carriera) si rende ancor più necessaria un'assistenza vigile e pronta. Vi è la provincia di Mendoza, dove, al pie' delle Ande, furono piantati nel volgere di pochi anni estesi vigneti, e dove una crisi dell'industria vinicola, determinata da un complesso di cause generali e locali, ha colpito molti nostri connazionali. Vi è la provincia di Salta, all'estremo nord della Repubblica ed ai confini della Bolivia, dove, a cagione della ferrovia in costruzione verso quello Stato, si è formato un forte nucleo di nostri operai; e gli scioperi avvenuti nello scorso anno richiamarono l'attenzione su di essi. Le autorità consolari non possono provvedere, per la vastità del territorio della loro giurisdizione, come è nel caso presente, in cui Jujuy, la città capitale della provincia di Salta, è a circa mille chilometri da Córdoba, la sede più vicina di un nostro consolato.

e **Paraguay.**

Anche nelle altre Repubbliche del Plata sono numerosi gli Italiani e attivi gli scambi commerciali col nostro paese.

Da informazioni ricevute dal regio console in Asunción, e da quanto ebbe a riferire il comm. Scalabrini, per una gita che vi fece durante la sua recente missione all'Argentina, risulta che vi sono attualmente nel Paraguay immigranti Italiani, a cui occorre provvedere con sollecita tutela, ma che la nostra emigrazione può ancora trovare utile campo d'azione in quello Stato.

Parecchie culture sono rimunerative, e la ferrovia che si sta costruendo ed allaccerà la capitale Asunción con la rete argentina, renderà facili, insieme con le vie fluviali, le comunicazioni ed i trasporti.

Per iniziativa del nostro console, una Società di patronato si è costituita nel novembre dello scorso anno in quella città. Gli scopi sono i consueti: dare informazioni agli emigranti, assisterli nel trovare lavoro e nei loro rapporti con gli imprenditori, cooperare al rimpatrio degli inabili al lavoro e degli indigenti. A questo patronato, che intende agire di concerto con quello di Buenos Aires e cogli altri che si istituiranno nell'Argentina, potrà essere accordato un sussidio annuo di lire 3000 sul Fondo per l'emigrazione. Frattanto sono state inviate al r. console in Asunción lire 1500 per le spese di primo impianto.

f) Sussidi a maestri e a medici in alcuni luoghi interni del Brasile e del Plata.

Oltre ai patronati istituiti nel Brasile e nelle Repubbliche del Plata, fu messa a disposizione del Ministero degli affari esteri, per l'Ufficio delle scuole italiane all'estero, una somma di lire 50 mila per l'esercizio corrente 1903-904, allo scopo di far penetrare l'assistenza agli Italiani nelle regioni dove non arriva praticamente l'azione del console. Si è cercato di interessare il patriottismo di maestri, di medici ed altri concittadini di conosciuta probità, affidando loro quasi

una specie di segretariato dei nostri compaesani sperduti in quelle contrade e facendone come degli agenti ufficiosi e corrispondenti del Commissariato.

Importanti nuclei di emigrazione italiana vivono in località remote, fuori di qualunque vigilanza immediata dei regi agenti diplomatici e consolari.

Nel Brasile, e segnatamente negli Stati di San Paolo, di Santa Caterina e di Rio Grande del Sud, per tenerci alle regioni ove è più densa la nostra emigrazione, e dove gli abusi della polizia e dei grandi proprietari sfuggono talora ad ogni controllo, vi sono parecchi Municipi, abitati da migliaia di Italiani, le cui sedi sono lontane più giornate di viaggio dai nostri uffici consolari e per strade non sempre praticabili.

Nello Stato di San Paolo vi sono soltanto cinque uffici consolari (un console generale a San Paolo e quattro viceconsoli a Santos, Campinas, San Carlos e Ribeirão Preto), mentre esistono in quello Stato ventiquattro Municipi che hanno da 10 a 40,000 Italiani, e più di quindici che ne hanno da 3 a 5000.

Nella Comarca, di cui è centro il municipio di Urusanga (Stato di Santa Caterina), vi sono colonie fiorenti, ma lontane da Florianopolis, sede del consolato. E così si dica dello Stato di Rio Grande del Sud: per esempio, Alfredo Chaves, importante colonia di recente formazione, ha comunicazioni assai difficili col consolato di Porto Alegre. Nella Val Virginia Vecchia, Val Virginia, e a San Giuseppe di Jrirítiminim sono sparsi, su un territorio vasto quanto il Veneto, numerosi Italiani, quasi segregati in quella regione montuosa.

Mentre sarebbe impossibile inviare in tutti i suddetti centri consoli di carriera, e sarebbe difficile trovare fra i nostri connazionali in quelle regioni (in generale poveri e poco istruiti) persone atte all'ufficio di agenti consolari, si potrebbe utilmente valersi di maestri e di medici, in contatto, per la loro stessa professione, coi nostri coloni e in grado di conoscerne i bisogni.

Il Ministero degli affari esteri aveva già fatto un esperimento in questo senso, incaricando il maestro della scuola italiana a Bento Gon-

çales (municipio dello Stato di Rio Grande del Sud) della rappresentanza consolare. Si tratterebbe ora di estendere questo provvedimento ad altre località.

La questione fu sottoposta all'esame del Consiglio dell'emigrazione, il quale, nella seduta del 22 marzo 1903, diede voto favorevole a che il contributo di lire 50,000 fosse concesso per l'esercizio 1903-1904, ponendo tuttavia le seguenti condizioni:

che i maestri, insieme al loro ufficio di insegnanti, esercitino un'opera di protezione dei nostri emigranti, dando loro opportune direzioni e consigli ed aiutandoli anche nella corrispondenza coi loro parenti; che, oltre ai maestri, possano essere assunti, colle stesse qualità di corrispondenti, anche dei medici;

che tali corrispondenti debbano tenersi in relazione cogli uffici di patronato e di collocamento e col Commissariato, adoperandosi per la diffusione delle notizie da esso inviate;

che tali corrispondenti sieno tenuti a fare annualmente al Commissariato una relazione sulle condizioni delle rispettive colonie, sui loro bisogni e sui provvedimenti che sembrassero opportuni.

3. — Istituzioni di patronato per gli emigranti, promosse e sussidiate in Europa e nel Levante.

Opera di assistenza degli operai italiani emigrati in Europa e nel Levante. — Buoni risultati, in generale, si ottengono dove la beneficenza nasce spontanea e il Governo può aiutare la privata associazione.

Così l'*Opera di assistenza degli operai italiani in Europa e nel Levante* è altamente benemerita. Essa si adopera a favore specialmente dell'emigrazione temporanea ed ha filiali ed agenti in molti luoghi della Svizzera e della Germania. Quest'associazione, sorta per iniziativa di monsignor Bonomelli, vescovo di Cremona, ha la sua sede a Torino e ne è segretario generale il professore Schiaparelli. Essa esercita la sua azione col mezzo dei Segretariati, ognuno dei quali

si stende in un campo più o meno vasto, per mezzo di succursali o di corrispondenti.

Nell'anno scorso funzionarono i Segretariati nei seguenti luoghi: Esch e Dudelange nel Lussemburgo; Freiburg e Mannheim nel Baden; Monaco di Baviera; Basilea, Sciaffusa, Winterthur, Bulach, San Gallo, Coira, Bergun, Preda, Bevers-Samaden, Lucerna, Berna, Losanna, Naters (Sempione) e Ginevra nella Svizzera; Grenoble e Lione nella Francia; Tunisi.

Il Segretariato di Freiburg (Baden) ha corrispondenti in tutta la Germania Renana e nel Württemberg; quello di Monaco estende la sua tutela a quasi tutta la Baviera; quelli di Esch e di Dudelange al Lussemburgo ed alle finitime provincie della Lorena; quelli di Sciaffusa, Winterthur e San Gallo, coordinati fra loro, a gran parte della Svizzera occidentale; quello di Berna all'intero Cantone; quello di Losanna ai Cantoni di Vaud e di Neuchâtel; quelli di Lione e Grenoble ai dipartimenti dell'Isère, del Drôme, dell'Ain, della Loire, ecc.

I Segretariati di Basilea e Lucerna si sono collegati con Chiasso, per difendere gli operai contro le frodi di cui spesso sono vittime da parte di agenzie e di altri speculatori, ed avviarli in quelle provincie dove ne è maggiore la ricerca. La Direzione delle ferrovie svizzere ha permesso all'Opera di impiantare un ufficio permanente a Basilea, nella sala di terza classe riservata agli emigranti italiani.

I Segretariati di Lione, di Naters, Freiburg, Bulach, Bergun e Preda hanno aperto scuole per bambini e giovinette; a Naters si ebbero giornalmente, per tutto l'anno, 150 bambine e 60 giovanette alla scuola di lavoro; una casa-famiglia per giovani operai è istituita a Gutach presso Friburgo; ospedali a Preda e a Bergun; una cucina economica a Lione; un ospizio per giovani operaie di passaggio a Lione e a Basilea. In tutti questi luoghi sono visitati gli infermi e le famiglie povere.

Presso parecchi Segretariati funzionano circoli operai e scuole serali di lingue italiana, francese e tedesca. Ad ogni Segretariato è annessa una biblioteca circolante, e a quello di Freiburg una Cassa di risparmio fiorente. Tutti i Segretariati sono messi in rela-

zione con l'ufficio centrale di informazioni, in Torino, che pubblica un Bollettino.

Oltre a ciò, l'Opera prende interesse pei minorenni incettati in Italia e condotti all'estero per essere impiegati, non solo nel duro lavoro delle vetrerie, ma anche nei mestieri girovaghi. Mercè le cure della Società, parecchi fanciulli e fanciulle furono rimandati alle loro famiglie.

L'Opera prosegue un'inchiesta sulle condizioni morali ed economiche nei centri manifatturieri della Francia orientale, della Svizzera e della Germania. In seguito ai primi risultati di tale inchiesta, in alcuni luoghi si è ottenuto che le ragazze si raccolgano in case-famiglie, sotto la vigilanza dell'Opera.

L'istituzione provvede pure in altro modo all'assistenza dei nostri emigranti, specialmente in Isvizzera. A Breda, nell'Alta Engadina (a 1800 metri sul mare), ha fondato un magazzino economico per gli operai che attendevano ai lavori del traforo dell'Albula, procurando loro generi migliori ed a miglior mercato.

Così pure a Kaltbrun, sul lago di Zurigo, ove erano agglomerati più di mille operai per i lavori del traforo del Ricken, e dove il prezzo delle pigioni era salito molto alto, fece costruire delle baracche con acqua potabile e lavanderie, capaci di un certo numero di famiglie, dandole in affitto a prezzi modicissimi; il che fece ribassare le pigioni. Altre costruzioni più importanti sono state intraprese in questo anno.

Nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Losanna, l'Opera fa costruire una casa per la propria sede, con sale di ricovero, deposito di bagagli, bagni, ufficio di collocamento, dormitorio per gli operai di passaggio. Parimente, a Chiasso, dove si affolla gran numero di nostri operai, essendo stazione di transito per le varie destinazioni in Svizzera ed in Germania, è stata iniziata la costruzione, presso la stazione, di una casa per gli uffici dell'Opera, con stanze di ricovero, infermeria per i malati, dormitorio per le donne e i bambini. L'edificio sarà terminato nel prossimo autunno.

Per l'esercizio corrente fu dato all'Opera, col voto favorevole della

Commissione di vigilanza, un sussidio di lire 10 mila; più, a titolo straordinario, per il ricovero a Chiasso, un'altra somma di lire 15 mila.

Segretariati dell'emigrazione nel Friuli e nella provincia di Belluno. — Alla tutela della nostra emigrazione temporanea, specialmente in Germania e nelle finitime regioni dell'Austria, provvedono pure altre società private, sorte nelle provincie venete di Udine e Belluno.

Un'associazione esiste in Udine da vari anni, denominata Segretariato dell'emigrazione. Diretta da giovani intelligenti e di buona volontà, ha recato notevoli vantaggi, studiando praticamente le questioni che riguardano la tutela legale degli emigranti (anche donne e fanciulli) e la loro posizione rispetto alle legislazioni straniere sul lavoro. Nelle vertenze tra operai ed imprenditori italiani all'estero (contratti di lavoro, conflitti con gli istituti di assicurazione sugli infortuni e leggi relative), la Società assume il patrocinio degli operai; si interessa dei rapporti fra i lavoratori italiani e le organizzazioni degli altri operai nei paesi stranieri, e si adopera infine per il collocamento dei nostri, in conformità delle richieste di mano d'opera.

Nel difendere gli emigranti nelle loro controversie la Società spiega la sua azione, sia davanti ai magistrati, sia per eque transazioni, e va abituando gli emigranti stessi a concludere contratti scritti prima di partire per l'estero. Tali contratti sono riconosciuti utili da molte imprese, che li adottano ormai regolarmente.

Un'altra Società si è formata accanto alla prima, benchè di origine ed intenti religiosi. Ha fatto anch'essa del bene, per opera di un sacerdote che visita i principali centri di immigrazione in Austria ed in Germania; ma, per le differenze che esistono nelle idee politiche e religiose, non fu possibile fondere in una le due Società.

Il Commissariato ha dato, per la tutela degli emigranti friulani, un sussidio di 5 mila lire sul bilancio del 1903-904, e il prefetto è incaricato, coll'assistenza di un comitato provinciale, di distribuirlo fra le società esistenti. Il sussidio fu portato, per il 1904-905, a lire 6 mila.

Un comitato, pure per iniziativa privata, si è costituito a Feltre, nella provincia di Belluno; la quale, se per superficie e popolazione è

la metà circa di quella di Udine, ha un'emigrazione temporanea anche più numerosa, rispetto al numero degli abitanti. Come nel Friuli, così nella provincia di Belluno, l'associazione spontanea surroga con vantaggio la costituzione dei comitati ufficiali. Al patronato di Feltre fu assegnato, pel corrente esercizio, un sussidio di lire 1500.

Emigrazione italiana a Marsiglia. — La nostra emigrazione, numerosa nei dipartimenti meridionali della Francia, si addensa specialmente nel dipartimento delle Bocche del Rodano, dove, secondo l'ultimo censimento francese, si contavano circa 85 mila Italiani. La Società Dante Alighieri ha istituito in Marsiglia un Segretariato del popolo ed un Asilo infantile.

Il primo ha per oggetto di fornire ai nostri operai informazioni e consigli, aiutarli a trovare lavoro ed assisterli nella loro corrispondenza, perchè non debbano ricorrere a informatori e scrivani poco scrupolosi. L'Asilo infantile gratuito per 300 bambini di famiglie italiane povere si propone di togliere i bambini dalla strada e dar loro qualche educazione.

Nell'esercizio 1903-1904 fu assegnato alla Società Dante Alighieri sul Fondo per l'emigrazione un sussidio di lire 10 mila per scopi di assistenza degli operai italiani nel distretto consolare di Marsiglia (1).

Patronato di Tunisi. — Non si vogliono trascurare i paesi del Levante, dove le colonie italiane si mantengono forti di numero e di attività.

Così, in Tunisia si contano ora circa 80,000 Italiani, e l'emigrazione nostra vi è in aumento; da poco più di 2 mila persone, nel 1900, salì a oltre 5 mila nel 1901 ed a 6 mila nel 1902. Sulle condizioni degli Italiani nella Tunisia riferì di recente con molta ampiezza uno dei nostri consoli, il cav. Carletti (allora residente a Tunisi) (2). Il lavoro e l'attività economica di quei nostri emigranti tornarono di vantaggio, così

---

(1) Di questa somma furono date finora soltanto lire 5000, in attesa di proposte definitive, da parte del R. Console, circa il modo di erogazione.

(2) Si veda questa relazione nel n. 2 del *Bollettino dell'emigrazione* (anno 1903).

alla Tunisia ed alla colonizzazione francese, come agli emigranti stessi.

Un ufficio di patronato per l'emigrazione italiana è sorto a Túnisi, nell'aprile di quest'anno, per iniziativa di alcune società colà esistenti (Società italiana di beneficenza e Società italiana di mutuo soccorso) e della nostra autorità consolare. La Sotto-Commissione reale pei servizi marittimi, che, nell'autunno scorso, visitava i principali porti del Mediterraneo, compreso quello di Tunisi, aveva stimolate queste iniziative, notando l'importanza di quel nostro nucleo coloniale. Al Patronato hanno dato il loro concorso, oltre le Società sopra indicate, la Camera italiana di commercio e la sezione della Dante Alighieri in quella città: il Fondo per l'emigrazione vi ha contribuito con un sussidio di lire 3000 per un primo anno.

Oltre l'assistenza agli immigranti che giungono mano mano in Túnisia, soprattutto per le formalità da compiere con le autorità locali, il Patronato si propone di dare informazioni sulle variazioni dei salari e dei prezzi. Esso intende altresì di istituire un ufficio di collocamento, in cui raccogliere le domande e le offerte di lavoro, facilitando i rapporti fra operai e imprenditori.

4. — Autorizzazioni date per arrolamenti di emigranti da parte di private intraprese.

Disposizioni legislative. — Indipendentemente dal divieto fatto in Italia di reclutare emigranti per conto di agenzie estere, volendo che l'emigrazione sia un fatto spontaneo e individuale, la legge esige che ogni arrolamento per conto di intraprese industriali od agricole, per lavori da eseguirsi all'estero, sia sottoposto alla preventiva autorizzazione del Governo.

Tale autorizzazione vien data dal Ministro degli affari esteri, di concerto col Ministro dell'interno, con speciali garanzie. Le quali consistono nell'approvazione preventiva del contratto da stipularsi fra l'impresa e gli operai, in ordine ai salari e alla durata del lavoro giornaliero, all'assistenza sanitaria e alle indennità da pagarsi per infortuni sul lavoro, e in taluni casi anche ai mezzi di rimpatrio. Tal-

volta si esige che le contestazioni vengano risolte per giudizio inappellabile dalla R. Autorità diplomatica o consolare. Finalmente, si suole domandare una cauzione in danaro o in valori, per assicurare l'adempimento dei patti convenuti.

Arrolamenti per paesi d'Europa. — Rispetto agli arrolamenti per paesi d'Europa, facciamo menzione di quelli della ditta Schiesser, di Radolfzell (Baden), per operaie da impiegare nei suoi stabilimenti di maglieria; della ditta Baumwoll-Spinn und Weberei, in Arlen (Baden), parimente per operaie tessitrici. Le ditte accettarono, in generale, le condizioni poste dal Commissariato, ossia un contratto scritto per stabilire la durata dell'impegno e le condizioni del lavoro (orario, salario, qualità e prezzi del vitto e dell'alloggio).

Un arrolamento si voleva fare dall'impresa *Pearson and Son*, per i lavori del porto della Valletta (Malta), e già l'impresa aveva cominciato a raccogliere operai in alcune provincie. Il Commissariato stabilì come condizioni per la licenza di arrolamento un minimo di salario, assistenza medica, rimpatrio gratuito degli operai, qualora questo si rendesse necessario per cause indipendenti dalla loro volontà, deposito d'una cauzione, liquidazione d'un'indennità in caso d'infortunio sul lavoro. Se non che, non avendo la ditta accettato quest'ultimo obbligo (sul quale si credette di dover insistere, poichè si trattava di lavori pericolosi, da eseguirsi a squadre alternate di notte e di giorno), fu mantenuto il divieto d'arrolamento.

Arrolamenti per l'Africa del Sud. — Il Commissariato ebbe ad occuparsi (verso la fine del 1902 e nei primi mesi del 1903) di alcune domande di arrolamento di contadini e minatori italiani, pervenute dall'Africa Australe, fra le quali una dalla *African Agricultural and Finance Corporation* (*Limited*), in Klerksdorp e Potschefstroom, un'altra dalla ditta *John Jackson*, di Londra, assuntrice dei lavori del porto di Simon's Town, Colonia del Capo; ma nessuna di tali domande potè essere accolta, perchè le mercedi offerte furono giudicate troppo basse per lavoranti europei.

Arrolamenti per paesi d'America. — Si poterono invece consentire vari arrolamenti per paesi dell'America latina.

Il signor Francesco Fazi, amministratore in Italia della Società Martini e C., fu autorizzato a condurre, sotto l'osservanza di determinate condizioni, fra cui la prestazione d'una malleveria di lire 24,000, circa 60 operai minatori a lavorare nelle miniere di carbon fossile di Naricual, presso Guanta (Venezuela). Sei mesi dopo, a causa dello stato di guerra in quella Repubblica, gli operai furono rimpatriati a spese della stessa impresa. Alcune divergenze sorte nel sistemare i conti di alcuni operai furono risolute da un Collegio arbitrale, che determinò la misura del compenso dovuto a ciascuno.

La *Fazenda* Dumont in Ribeirão Preto, nello Stato di San Paolo (la più grande piantagione di caffè del Brasile, di proprietà di capitalisti inglesi), chiese che, facendosi eccezione al divieto dell'emigrazione gratuita in quello Stato, le fosse consentito di arrolare circa duecento famiglie di coltivatori italiani. Esaminate le garanzie offerte dalla Società, fu autorizzato l'arrolamento di 50 famiglie, a titolo di esperimento.

Si ebbe pure una domanda della Società Dinamite Nobel, di Avigliana, per l'invio di 50 operai di quel comune (provincia di Torino) nel Messico, presso la *Compañia Nacional Mexicana de dinamite y explosivos*, di Colton (provincia di Durango). Il Commissariato prescrisse che fosse aggiunto al contratto di lavoro l'obbligo dell'assistenza medica gratuita degli operai; che fosse deferito al Ministro italiano nel Messico di definire, con giudizio inappellabile, le controversie fra l'impresa e gli operai; che la Compagnia depositasse una cauzione, a garanzia dell'adempimento delle clausole del contratto. La Società di Avigliana accettò le condizioni prescritte e fu autorizzata a procedere al chiesto arrolamento.

Colonia "Nuova Italia" nel Cile. — Qualche maggiore importanza, come inizio di colonizzazione da parte di famiglie agricole italiane, sembra avere l'impresa di cui si è fatta promotrice la ditta fratelli Ricci e C., residente al Cile. Questa ditta domandò di arrolare 30 fa-

miglie di contadini italiani nelle provincie di Modena e Bologna, per portarle sopra un terreno concessole dal Governo nella provincia di Malleco, a pie' delle Ande, nel Cile meridionale. Essendosi avute dai nostri rappresentanti consolari nel Cile informazioni buone, tanto sulle persone dei proponenti, quanto sulle condizioni dei terreni da colonizzare, fu accordata la chiesta autorizzazione, purchè si stipulasse con ogni colono un contratto di colonia, nella forma e nei termini proposti dal Commissariato. La Ditta accettò questa condizione. Oltre a ciò, fu mandato in missione temporanea un medico esperto di viaggi nell'America meridionale, ad accompagnare la spedizione e vedere l'istallamento della nascente colonia.

Le notizie finora pervenute dall'incaricato del Commissariato, che è il dott. Alfonso Lomonaco, fanno sperar bene dell'avvenire della colonia. La traversata per mare fu compiuta in modo soddisfacente; il viaggio dal porto cileno di Talcahuano (ove le famiglie approdarono) al luogo dello stabilimento, parte per ferrovia e parte su carri, fu buono; le autorità cilene accolsero con favore questo nucleo di lavoratori italiani, avviati in una delle regioni interne che attendono l'opera dell'agricoltore.

Situata a distanza non grande da una linea ferroviaria e poco discosta da centri abitati, l'estensione della colonia è di 27,000 ettari, dei quali una parte soltanto viene ora messa a cultura, in attesa che l'esperienza consigli di chiamarvi altre famiglie dall'Italia.

Gli emigranti, appena giunti, furono allogati in locali provvisori, aspettandosi che siano costruite le case coloniche sui poderi assegnati alle singole famiglie. La divisione delle terre in lotti fu fatta per estrazione a sorte, senza sollevare malcontenti. L'impresa fornì dei buoni aratri; le famiglie portavano gli altri strumenti necessari. I lavori di dissodamento sono cominciati, e il suolo, che ricorda quello di Toscana e dell'Umbria, è molto adatto alla cultura del grano, del granturco, delle viti e degli ulivi.

Il dott. Lomonaco parla con favore dell'impresa Ricci, che dice animata da molto buon volere. Non si ebbe a lamentare uno spirito di grettezza nel fare le anticipazioni di animali, di sementi, di

viveri ai coloni. Si ebbe, di più, la dimostrazione della simpatia colla quale il paese accoglieva questo tentativo serio di colonizzazione; e cioè diversi donatori, italiani e cileni, regalarono alla colonia alcuni tori e montoni di buone razze, semi di tabacco, ecc.

Il nostro incaricato fece poi delle gite sulle vicine colline, a quattro o cinquecento metri di altezza, che trovò boscose, per grandi estensioni, con terreni freschi ed umidi, molto promettenti per nuove colonie da impiantare. Dappertutto, nella regione, egli non fa che lodarsi del clima mite e salubre. Vi sono sconosciute le febbri malariche.

Prima di far ritorno in Italia, il dott. Lomonaco visiterà altre parti del paese, per studiare, di concerto col regio rappresentante, il problema della colonizzazione agricola.

Altre domande in esame. — Il conte Vincenzo Pratolongo, di Cornigliano Ligure, ha chiesto di poter arrolare un certo numero di Italiani per adibirli a lavori ferroviari ed agricoli sulle coste del Perù. Sono in corso le trattative per le condizioni dell'arrolamento.

Più recentemente fu chiesto di impiegare un certo numero di operai italiani per lavori ferroviari nell'Estremo Oriente. La domanda fu fatta dall'impresa Waligorsky, concessionaria della costruzione d'un tronco ferroviario della linea Laokay-Yunnan Sen (Cina). Anche questa domanda è in corso d'istruzione.

5. — Assistenza in casi di infortuni sul lavoro all'estero.

Il Commissariato ha dovuto occuparsi a più riprese della tutela ed assistenza dei nostri operai all'estero, in casi di infortuni sul lavoro.

La trattazione di questo genere d'affari spetta ad una Divisione del Ministero degli affari esteri; ma essi toccano troppo da vicino le sorti della nostra emigrazione operaia, perchè il Commissariato possa disinteressarsene; d'altronde il bilancio dell'emigrazione ha un capitolo apposito per " sussidi e anticipazioni per spese di liti ad operai italiani

all'estero „; il capitolo portava, per il 1903-904, la somma di 10,000 lire, che fu raddoppiata nel preventivo del prossimo esercizio.

Il fondo fu iscritto in bilancio su proposta dell'onorevole deputato Fusinato, allo scopo di mettere in grado i nostri emigranti poveri di far valere nelle vie legali le proprie ragioni contro le imprese di costruzioni o industriali, in casi di infortunio o di mancato pagamento di mercedi o violazione di contratto, ecc. Il sussidio si accorda quando le circostanze siano tali da presentare molte probabilità di esito favorevole all'operaio, e specialmente ove si tratti di ottenere una decisione di massima, che possa invocarsi in future evenienze.

Si sono impartite istruzioni in questo senso ai regi agenti, raccomandando loro in pari tempo di non impegnarsi in spese oltre certi confini, senza il previo assenso del Commissariato. Con queste modalità e secondo questi criteri, furono, nel corso dei due ultimi esercizi, autorizzati i regi consoli a Nuova York, a Boston e a Zurigo a fare anticipazioni per spese di liti fino a concorrenza di una determinata somma.

Contributi speciali furono consentiti alla regia Ambasciata a Washington, alla Legazione a Berna, ai regi consoli a Nuova Orleans e a Victoria, e sappiamo che qualche effetto utile ne è conseguito.

Infine si è presa occasione da queste pratiche d'ufficio per raccogliere notizie esatte sulle leggi che governano nei diversi Stati la materia degli infortuni sul lavoro e delle assicurazioni operaie, specialmente negli Stati Uniti.

6. — Ricerche di persone all'estero.

Queste ricerche si facevano dal Ministero degli affari esteri, prima della nuova legge, e davano da scrivere, forse, un centinaio di lettere all'anno; passato anche questo servizio, col principio del 1903, all'ufficio del Commissariato, esso va prendendo un'estensione sempre maggiore.

Sono circa 150 domande al mese che pervengono per avere no-

tizie di persone andate all'estero, per sapere, cioè, se siano vive, dove dimorino, se siano in grado di mandare qualche soccorso ai parenti rimasti a casa, ecc.; e più saranno codeste domande, a misura che si farà nota l'utilità delle indagini e la sollecitudine con cui si procurano le informazioni. Frattanto, è un movimento di corrispondenza di circa 600 lettere al mese, poichè ogni domanda dà luogo ad una lettera scritta al console, e la risposta viene poi comunicata per mezzo dei sindaci agli interessati. Accade non di rado che le indicazioni sono vaghe e insufficienti, e occorre domandarne delle nuove, coll'aggiunta anche delle ultime lettere originali, ricevute dagli emigrati, al fine di riconoscere, almeno dal bollo postale, il luogo di dimora dell'assente, al momento in cui diede notizia di sè l'ultima volta; indi nuove sollecitazioni ai consoli.

L'esito delle investigazioni è per circa la metà negativo, poichè gli emigranti sono in parte girovaghi e molti evitano di notificarsi al consolato, o anche di recarsi a dare contezza di sè, quando ne siano richiesti.

I consoli eseguiscono le indagini per mezzo delle autorità locali e si valgono anche dei giornali più diffusi nei nuclei coloniali, per pubblicare gli elenchi delle persone ricercate.

7. — Rimesse dei risparmi degli emigrati dall'estero.

Sono note le lagnanze fatte in ogni tempo dagli emigrati che inviavano denari in patria alle loro famiglie. I privati banchieri speculavano sul cambio, talvolta in misura esorbitante, e non era raro il caso che mancassero ai loro impegni, sottraendo, per imprudenza o per frode, i sudati risparmi.

Per ciò, con legge 1° febbraio 1901, fu affidato il servizio di codeste rimesse di denaro al Banco di Napoli; il quale, non avendo azionisti a cui dover corrispondere un dividendo sul capitale esposto, può ridurre la provvigione allo stretto necessario per il servizio, offrendo nel

tempo stesso la maggiore sicurezza nella trasmissione dei valori. Si tratta di fare un'attiva concorrenza ai privati banchieri (1).

Per tradurre in pratica questo proposito, le difficoltà erano molte: bisognava trovare corrispondenti fidati e disposti ad assumere il servizio a mite compenso; organizzare una rete di corrispondenti e far penetrare la loro azione nell'interno dei paesi, nei quali si spandono i nostri connazionali; vincere le opposizioni mosse dall'ingordigia dei banchieri e dall'ignoranza e credulità degli stessi emigranti.

Il servizio del Banco, principiato negli ultimi mesi del 1902, si venne istituendo gradatamente negli Stati Uniti, nell'Argentina, nel Brasile, nell'Uruguay ed anche in alcune stazioni dell'Africa.

Gli uffici di corrispondenza per questo servizio assunto dal Banco erano alla fine del 1903, in tutto, 86, e cioè:

44 negli Stati Uniti;
4 nel Brasile;
28 nell'Argentina;
1 nell'Uruguay;
9 in diversi Stati dell'Africa (2).

---

(1) Il regolamento per l'esecuzione della legge fu approvato con regio decreto del 29 dicembre 1901, n. 571.

(2) Negli Stati Uniti si occupano della trasmissione dei risparmi degli emigranti, per mezzo del Banco, 44 uffici, che hanno sede nelle città di Nuova York (7 uffici), Brooklyn (2 uffici), Buffalo, Newark, Peterson, Hoboken, Trenton, New Haven, Hartford, Philadelphia (3 uffici), Reading, New Castle, Pittsburg (3 uffici), Portland, Providence, Baltimore, Hardeng, Nuova Orleans, Boston, Worcester, Chicago, Ladd Diamond, Melrose P., Cleveland, Ashtabula, Cincinnati, Denver, Pueblo, Saint Louis, Minneapolis, Detroit, San Francisco di California

Nel Brasile i 4 uffici hanno sede a Rio Janeiro, San Paulo, Ribeirão Preto e Bello Horizonte.

Nell'Argentina i 28 uffici hanno sede a Buenos Aires, La Plata, Rosario di Santa Fè, Bahia Blanca, Paranà, Concepción, Concordia, Gualeguay, Gualeguaychu, Victoria, Corrientes, Santa Fè, Rufino, Estacion San Francisco, Villa Casilda, Mendoza, Córdoba, Patagones, Nueve de Julio, Estacion Paz, Azul, Estacion Rojo, Santiago del Estero, Concordia, Chivilcoy, Venado Tuerto, Goia, Pergamino.

Nell'Uruguay vi è un ufficio a Montevideo.

I 9 uffici dell'Africa sono situati a Tunisi, Tripoli, Alessandria d'Egitto, Tangeri, é nel Madagascar a Diego Suarez, Manjunga, Mananyary, Tamatave, Tananarive.

Questi uffici, che hanno cominciato a funzionare a date diverse, avevano fatto rimesse di denaro degli emigranti per le seguenti somme, nei due anni 1902 e 1903:

	1902		1903	
	Numero delle rimesse	Lire	Numero delle rimesse	Lire
Stati Uniti . .	52740	7,441,721. 89	111119	18,567,363. 92
Brasile	7168	1,462,683. 78	10986	3,021,292. 41
Repub. Argentina	2473	400,429. 57	11404	1,986,281. 60
Tunisi	»	»	36	1,756. 70
Totale . . .	62381	9,304,835. 24	133,545	23,576,694. 63

Il Banco compie un altro ufficio utile per gli emigranti, cioè il cambio delle monete italiane in dollari, nei porti d'imbarco, e l'emissione di *chèques* in dollari, a cambio mite.

In complesso il Banco ha emesso nei tre porti di Genova, Napoli e Palermo:

nell'anno 1903 (dal 15 marzo al 31 dicembre). . . .	N. 16819	*chèques* per . .	dollári	188,335
nell'anno 1903	» 27850	» . .	»	313,628
Totale . .	N. 44669		dollari	501,963

Una relazione circostanziata su quanto ha operato il Banco di Napoli per questi due servizi fu pubblicata il 25 marzo 1904, indirizzata al Ministro del tesoro (1).

8. — Imprese di colonizzazione agricola all'estero.

Discussioni nel Consiglio dell'emigrazione. — Più volte il Consiglio dell'emigrazione espresse il voto che la protezione degli emigranti si

(1) *Relazione del Direttore generale del Banco di Napoli a S. E. il Ministro del tesoro, in data* 25 *marzo* 1904, *sulla gestione* 1902-1903 *del servizio di raccolta, impiego e trasmissione nel Regno dei risparmi degli emigrati.*

esplicasse anche col promuovere la colonizzazione in paesi esteri, mediante l'opera di agricoltori italiani. L'idea ne fu affacciata la prima volta nell'occasione in cui si discuteva il progetto di costruzione del ricovero di emigranti a Napoli. Quel progetto, come si ebbe occasione di dire in un capitolo precedente, importando la spesa di circa un milione, alcuni componenti il Consiglio invitarono a considerare se non ci fossero altri scopi più urgenti, a cui destinare il denaro della tassa, e fu allora messo allo studio il programma della colonizzazione.

La tutela degli emigranti (si diceva), limitata al viaggio a traverso l'Oceano, è poca cosa, ove non si riesca a proteggerli nei paesi di destinazione, mediante uffici di collocamento, e la migliore maniera di collocamento dovrebbe essere quella di fissarli sulla terra, facendoli diventare piccoli proprietari. E si aggiungeva: i nostri lavoratori sono abituati a dure privazioni, dormono e mangiano male e non bevono vino; non sarebbe grande sventura se dovessero soffrire i disagi ancora per una ventina di giorni, pigiati nei piroscafi, purchè trovassero nei luoghi di arrivo chi sapesse guidarli e potesse agevolare ad essi l'acquisto della terra.

Questo modo di argomentare è più specioso che vero. Ciò che si fa per la protezione degli emigranti, anche prima che lascino il suolo della patria o prima che sbarchino su lidi stranieri, non è cosa di poco momento.

Le informazioni sui paesi esteri che si danno per mezzo delle autorità, dei Comitati locali e dei giornali, cercando di rischiarare le vie dell'emigrazione, devono avere per effetto di diminuire i disinganni e i dolori dell'insuccesso; e l'essere accompagnati durante il viaggio da un medico commissario, il quale si accerti che l'alimentazione e le cure igieniche e sanitarie siano quali la legge prescrive, non è cosa neppur essa trascurabile, molto più se si considera che ne profittano 250 mila individui all'anno, quanti sono quelli che dall'Italia si versano nelle Americhe del Nord e del Sud, e che molti fra quegli emigranti fanno il viaggio di andata e ritorno dall'Italia in America più volte in pochi anni. I ricoveri, se fossero fatti in Napoli e in Genova, metterebbero alcune migliaia di persone al riparo dalle spoliazioni

di cui sono vittime troppo spesso. e servirebbero anche, coll'esempio, a far migliorare le locande private. Sarebbero il mezzo per fare le disinfezioni dei corpi e degli indumenti che portano indosso gli emigranti; e forse anche offrirebbero l'occasione a persone benefiche di esercitare un'illuminata carità nei locali stessi dei ricoveri, col far dono di abiti, di strumenti di lavoro a chi si avvia per paesi, dove tutto sarà eccessivamente caro ad acquistarsi con denaro. Il ricovero in cui avranno passato le ultime ore in patria sarà un saluto ed un augurio che scenderà, negli ultimi giorni che precedono l'imbarco, in quelle anime rozze, ma non insensibili.

Nei paesi, poi, di immigrazione i patronati si vengono istituendo. Non si possono improvvisare, dovendosi far capo a persone che abbiano volontà e mezzi per dedicarsi all'assistenza di quei poveretti; ma a poco per volta, con la cooperazione dei consoli, che sanno quanto si attende dal loro zelo e dal loro patriottismo, codesti patronati vengono via via formandosi ed operando. Ai patronati si raccomanda di farsi centri attivi di collocamento; è impresa ardua sopra ogni altra questa del collocamento, non solo per il lavoro assiduo di corrispondenza che esige, ma soprattutto per le contrarietà che sveglia e le molestie che procura da parte dei sensali di professione.

Pei diversi patronati costituiti finora o in via di formazione è impegnata per il prossimo esercizio la somma di 350 mila lire, e proseguendo su questa via, si può fare molto bene. I sussidi potranno darsi utilmente anche per le scuole italiane all'estero, per ospedali ed altre istituzioni benefiche, tenendo vivo l'amore verso la patria; ma bisogna procedere cauti per non sciupare il denaro.

L'altro oggetto a cui sembra ora dirigersi di preferenza l'attenzione del Consiglio dell'emigrazione, cioè quello di aiutare la formazione di colonie agricole, è molto seducente, ma suscita difficoltà nell'attuazione, che il Consiglio e il Governo devono ponderare.

Il Consiglio trattò di quest'argomento dapprima come di uno degli obbiettivi, in genere, da prefiggersi; e subito fu fatto osservare che le iniziative e i capitali non abbondano nel nostro paese, e come

sia anche più difficile trovare chi voglia investirli in altri paesi, in altri continenti; che tuttavia, se qualche impresa guidata da persone serie si fosse fatta avanti, chiedendo aiuti sul Fondo per l'emigrazione, il Commissariato e il Consiglio avrebbero prese in esame le proposte.

Si discusse allora circa i modi in cui si potrebbero incoraggiare simili imprese, se cioè mediante garanzia di un interesse sul capitale impiegato, ovvero mediante una sovvenzione in ragione del numero degli emigranti portati sulle terre, con patti colonici tali, da condurli a divenire proprietari in un breve giro di anni; ovvero ancora in altre maniere, come, ad esempio, concorrendo nella spesa di edificare la scuola, l'ospedale o anche qualche strada che agevolasse il trasporto dei prodotti sul vicino mercato o fino alle prossime vie fluviali per l'esportazione.

Si fece inoltre la questione se dovessero attendersi le domande di sussidi da parte di codeste imprese, o non piuttosto elaborare uno schema di concessione di sussidi che si darebbero dal Governo a società che fossero disposte a profittarne. Il primo modo importerebbe la necessità di esaminare poi le proposte, che via via si presentassero, diverse l'una dall'altra, per bilanciarne i vantaggi e i difetti, stabilire le equivalenze, sia per singoli elementi, sia per l'insieme, e giudicare del valore delle garanzie materiali e morali che ciascuna impresa offrirebbe.

Il Consiglio, però, dal canto suo, non era preparato a formulare una specie di capitolato, al quale assoggettare le concessioni dei sussidi, e a indicare i criteri per graduarne l'entità. Fu allora preso il partito di far studiare la questione nell'Argentina e nel Brasile, coll'invio di appositi incaricati (1).

La scelta delle persone da mandarsi era cosa ardua, occorrendo trovare persone capaci di osservare e riferire, di provata onestà, di

(1) Vedansi gli ordini del giorno votati nelle sedute del 22 marzo e del 18 maggio 1903, nell'indice sommario delle discussioni e deliberazioni del Consiglio dell'emigrazione, allegato alla presente relazione.

salute e vigoria fisica; le quali disponessero del loro tempo, in guisa da poter assumere senza indugio una missione della durata di sei mesi, colla sola indennità delle spese effettive.

In tali circostanze, il Ministro degli affari esteri incaricò il professore Scalabrini, ispettore generale delle scuole italiane all'estero, di recarsi nell'Argentina, dove egli era già stato parecchio tempo, in compagnia del cav. Alessandro Piacentini, esperto agricoltore della provincia romana.

E dovendo il problema studiarsi contemporaneamente nelle regioni meridionali del Brasile, fu incaricato per questa parte il console Pio di Savoia, residente a San Paolo, il quale ha dimorato parecchi anni negli Stati di Santa Caterina, Rio Grande del Sud e San Paolo. Egli fu autorizzato a valersi della collaborazione di persone di sua fiducia, prese sui luoghi, e gli fu dato un segretario intelligente e operoso.

Relazione sullo Stato di San Paolo. — Il cav. Pio di Savoia ha compiuto gli studi che gli erano stati affidati per lo Stato di San Paolo ed ha inviato una relazione diligente e documentata. Si attendono i risultati delle ricerche che, sotto la sua direzione, si stanno facendo per gli altri Stati meridionali, Paranà, Santa Caterina e Rio Grande del Sud. Si avranno allora gli elementi per giudicare della possibilità e dei modi di far sorgere colonie agricole italiane, o di rafforzare le esistenti, in quelle regioni del Brasile, in cui sono numerosi i nostri lavoratori e le quali, per ragioni di clima e di cultura, sono più adatte a ricevere la nostra emigrazione.

Ci limitiamo per ora a indicare le conclusioni riguardo allo Stato di San Paolo; il quale, avendo una superficie estesa quanto l'Italia, non giunge ad un milione e mezzo di abitanti, fra cui si calcola che vi siano 650 mila Italiani di nascita. Il nostro console non si è giovato soltanto della conoscenza personale dei luoghi e delle fonti più attendibili, ma fece fare nuove indagini, distretto per distretto, coadiuvato dai viceconsoli ed agenti consolari e da altre persone esperte.

Le condizioni attuali dello Stato di San Paolo e degli Italiani che

vi si trovano (per la massima parte agricoltori), sono note, e vi abbiamo accennato in altra parte di questa relazione. Si tratta di una crisi economica, venuta in seguito alla speculazione e della produzione eccessiva del caffè.

Sebbene i prezzi del' caffè, che è il principale prodotto in quello Stato, accennino ad un lieve rialzo, tuttavia le condizioni di questa cultura e degli Italiani nelle *fazendas*, non sono mutate da quelle che condussero a vietare l'emigrazione gratuita. Le difficoltà in cui versano i nostri connazionali non derivano tanto da insufficienza dei patti stabiliti (i quali permetterebbero un modesto risparmio), quanto dalla poca osservanza dei patti stessi da parte dei proprietari. E già si ebbe occasione di dire come sia rimedio insufficiente la legge federale del 5 gennaio 1904, sui privilegi dei salari ai coloni.

Circa gli operai e gli artigiani, per quanto siano dovuti a braccia italiane quasi tutti i lavori edilizi e le industrie dello Stato di San Paolo, essi non costituiscono che una piccola parte della nostra emigrazione in quel paese. Il fondamento dell'economia essendo agricolo, l'industria non vi potrà avere per molto tempo che uno scarso sviluppo.

D'altro lato, è certo che vi è ancora, nello Stato di San Paolo, grande estensione di terre fertili, non messe a cultura e non molto distanti dalle vie di comunicazione. Si aggiunge che la coltivazione del caffè, nonostante la crisi attuale, è sempre remunerativa, specialmente se praticata con metodi razionali, e lo sarebbe anche di più, se fosse liberata dagli intermediari che ora si frappongono fra il produttore e il negoziante esportatore.

Dato questo stato di cose, in quali termini potrebbe promuoversi ed aiutarsi la formazione di colonie agricole nello Stato di San Paolo? Quanto a terre demaniali, ossia di proprietà del Governo, nel momento attuale lo Stato non dispone di vaste estensioni di terre. Di molti terreni non sono ancora bene determinati i confini e rimane dubbio se appartengano allo Stato o a privati; e le leggi emanate per accertare lo stato della proprietà fondiaria (fra cui la legge 5 gennaio 1900, che stabilisce il registro pubblico delle terre) non ebbero finora applicazione o ne ebbero una molto ristretta.

Oltre a ciò, molti dei terreni di cui lo Stato potrebbe disporre sono lontani dai centri di popolazione ed esigerebbero opere dispendiose, per essere messi in cultura e forti anticipazioni di capitali. Nè ebbero seguito i progetti ultimamente presentati al Senato paulistano, per la vendita a piccoli lotti di terre demaniali.

Anche i nuclei coloniali, che il Governo dello Stato tentò di promuovere, sia direttamente in terre di sua proprietà, sia stipulando contratti con privati e accordando certe agevolazioni, non possono, a giudizio del nostro console, considerarsi come buoni mezzi per venire in aiuto della nostra emigrazione agricola. Di nuclei coloniali governativi propriamente detti non ne esistono più, e l'ultimo, quello di Campos Salles, fu emancipato da pochi mesi. La storia di questi nuclei coloniali governativi dimostra quanto sia difficile la riuscita di imprese di colonizzazione assunte direttamente dal Governo. Ripetendosi i medesimi errori, ne conseguono eguali insuccessi.

Delle altre colonie fondate da privati mediante un contratto col Governo, non ve n'è ora che una, M. Boy, quasi spopolata e in poco buone condizioni. Nè pare che il Governo di San Paolo sarebbe disposto a fare concessioni di una certa entità per nuovi nuclei che si formassero, preferendosi la colonizzazione libera, senza intervento governativo.

Anche la fondazione di nuove colonie, con l'acquisto di terre di proprietà privata, non sembra, per il momento, da consigliarsi. Una società costituitasi da poco tempo (1903) a questo scopo (*Companhia Pequena Propriedade*) non ha ottenuto fin qui risultati di qualche importanza.

Rimane l'acquisto di *fazendas* già in esercizio, e il nostro console, non soltanto per opinione sua, ma per quella che fu espressa a lui da persone esperte, non esita a dire che chi avesse denari e cognizioni pratiche dei luoghi potrebbe fare buoni acquisti. *Fazendas* di sicuro reddito possono comperarsi a prezzi convenienti, e i metodi di cultura in uso per il caffè potrebbero essere resi più proficui.

Missione nell'Argentina. — I due inviati nell'Argentina hanno presentato al loro ritorno una relazione al Ministro, che fu comunicata al Consiglio dell'emigrazione.

Essi hanno percorso e studiato in quattro mesi le provincie di Buenos Aires, Santa Fè, Córdoba, Entre Rios e Corrientes, in cui più si addensa la nostra emigrazione agricola, e i territori nazionali del Rio Negro, del Chaco, di Formosa e di Misiones, dove estese regioni spopolate offrono ancora largo campo all'attività del lavoratore e del capitalista. Nell'Uruguay visitarono il dipartimento lungo il litorale e nel Paraguay la regione sub-tropicale, dove fiorirono le antiche missioni gesuitiche, e che scende da nord a sud fino alla confluenza del Paraguay e del Paranà.

In quei luoghi, molto diversi fra loro, i nostri incaricati fecero uno studio sul valore delle terre, sulle produzioni agricole, sui prezzi delle derrate e dei trasporti, sulla viabilità, sui metodi e sui profitti dell'allevamento vaccino ed ovino; in una parola, su dati e cifre che entrano come elementi di giudizio per decidere del valore economico di un paese e di un affare. Essi concludono la loro relazione, facendo voti perchè il nostro Governo, coi mezzi di cui dispone, favorisca la costituzione di una società colonizzatrice (1).

Un breve viaggio nell'Argentina fu pure fatto da uno dei nostri commissari (il prof. Bosco), allo scopo di rendersi conto della situazione attuale delle colonie agricole in quello Stato e di cui molte sono formate da contadini italiani.

Egli visitò parecchie di quelle colonie, le une costituite da tempo, le altre in via di formazione, nelle provincie di Santa Fè, di Entre Rios, di Córdoba, recandosi fino a Mendoza, dove, per la crisi attuale dell'industria vinicola, le condizioni dell'immigrazione italiana, dapprima sì prospere, hanno avuto negli ultimi anni una depressione.

---

(1) Il comm. Scalabrini ha pure studiato il quesito della protezione della nostra emigrazione. Dei patronati già costituiti in Argentina è parola in un capitolo precedente di questa Relazione.

Nell'osservare la sorte toccata ai nostri coloni, spesso così diversa, non pure da provincia a provincia, ma in colonie vicine, il Bosco potè notare l'importanza del contratto agricolo, soprattutto in quelle condizioni e clausole accessorie che possono alterare la sostanza del contratto stesso e della cui importanza i nostri sono spesso ignari. Oltrechè dalle qualità individuali e dall'energia al lavoro dell'emigrante, dall'essere oppur no fornito di un piccolo capitale e dalle vicende delle stagioni e dei raccolti, dipende dalla forma dei contratti se alcuni coloni riescono a divenire proprietari, mentre altri non si elevano al di sopra delle condizioni di fittaiuolo o anche di bracciante a giornata. Onde il vantaggio che potrebbe venire ai nostri emigranti da uffici di collocamento che li assistessero nello stringere il patto colonico; li mettessero sull'avviso circa le clausole di esso; li aiutassero nell'ottenerne la osservanza; ed il vantaggio di imprese di colonizzazione che sorgessero in Argentina con l'intento di favorire l'acquisto della proprietà da parte dei nostri contadini.

Proposte concrete per l'istituzione di colonie agricole. — Il problema della colonizzazione agricola si ripresenta ora davanti al Consiglio, dopo gli studi fatti, con due proposte, rispondenti a due concetti diversi.

L'una è modesta e determinata anche nei particolari e l'altra si propone un'azione più estesa, disegnando, per ora, soltanto il piano finanziario.

La prima proposta, fatta dal prof. Scalabrini, si riassume nei seguenti termini. Si forma una società anonima, col capitale di 10 milioni di lire. La società compera in una provincia dell'Argentina, fra le più adatte per clima e suolo, per condizioni di viabilità, ecc., un'estensione di 10 leghe quadrate, pari a 25 mila ettari, dei quali intende mettere al più presto in cultura 15 mila ettari, lasciando il rimanente a pascolo, per venderlo più tardi, quando i terreni avranno acquistato maggior valore commerciale.

I quindici mila ettari si vendono a lotti, di 100 ettari in media per una famiglia colonica, a cui la società stessa fa tutte le anticipazioni

occorrenti. Tali anticipazioni, che comprendono la terra, con le spese generali di misurazione e di amministrazione, la casa, gli attrezzi, gli animali da lavoro e da frutto, le sementi e quanto è necessario per vivere un anno, in attesa dei primi raccolti, sono calcolate dall'autore del progetto, per una famiglia supposta di cinque persone, in lire 14 mila. Il colono, ricevendo la terra e le scorte, come si dice, vive e morte, si obbliga a restituire le 14 mila lire e i relativi interessi al 5 per 100 in dieci anni, e frattanto riceve un titolo provvisorio, che si convertirà in titolo di proprietà definitivo, quando egli avrà soddisfatti i suoi impegni verso la società.

Premesso che il colono non è in grado di cominciare a restituire le anticipazioni se non dopo tre anni, circa, da quando fu immesso sulla terra, l'autore del progetto domanda che, sul Fondo per l'emigrazione, sia versata alla società per tre anni consecutivi una somma eguale all'interesse del 5 per cento sulle anticipazioni fatte al contadino, con l'obbligo alla società di restituire al Fondo per l'emigrazione la somma avuta, ma soltanto alla fine del decimo anno.

La sovvenzione a carico del Fondo per l'emigrazione si darebbe solamente per quella parte del capitale che andrebbe spesa via via nel fare le anticipazioni della terra e delle scorte al colono, e non sulla rimanente parte del capitale, che la società impiegherebbe nell'acquisto di altre terre, da tenersi a pascolo, in economia.

A conti fatti, su queste basi, per ogni milione di lire che la Società spendesse nell'acquisto di terra da colonizzare immediatamente e nelle anticipazioni come sopra, sarebbero collocate 71 famiglie, ovvero circa 355 individui (di ogni sesso ed età). La somma complessiva delle anticipazioni da farsi sul Fondo dell'emigrazione durante i primi tre anni sarebbe di 150,000 lire, pari a lire 2100 per ogni famiglia; e il sacrifizio del Fondo per l'emigrazione (interesse dell'anticipazione per otto anni, in media, sui dieci, calcolato, per noi, al 4 per cento) sarebbe di lire 672 per ogni famiglia, ossia 134 lire per individuo (a cinque individui, in media, per famiglia).

Ora se facciamo le seguenti ipotesi:

a) che sul bilancio del Fondo per l'emigrazione si stanzino ogni anno 500,000 lire per operazioni del tipo Scalabrini;

b) che lo stanziamento sia stabilito per trent'anni;

c) che le anticipazioni date alla Società, man mano che vengono restituite alla scadenza del decennio, siano rinvestite in altre operazioni consimili;

ne segue che in ognuno dei primi tre trienni si potrebbe fare una operazione per anticipare gl'interessi ad un capitale complessivo di 10 milioni (di una o più società). Durante il quarto triennio rientrerebbero le somme anticipate nel primo, e così di seguito verrebbe a crescere il numero delle operazioni, per modo che nei trent'anni se ne potrebbero fare venti. E siccome con un'operazione si possono collocare non più di 3570 persone, nel trentennio si verrebbero a favorire 71,400 emigranti, con una media annuale di 2380. La perdita subita dal Fondo per l'emigrazione (per l'abbandono degli interessi sulle anticipazioni fatte dalla società al contadino), essendo di lire 480,000 per ogni operazione, ammonterebbe nel trentennio a lire 9,600,000, con una media annuale di lire 320,000.

Il risultato adunque sarebbe questo, che, sacrificando 320 mila lire all'anno, si farebbe dono di 134 lire a testa a 2380 emigranti all'anno, vale a dire a meno di un individuo per cento di quanti partono ogni anno dall'Italia per l'America.

Sopra queste osservazioni che gli furono presentate, il prof. Scalabrini rispose che, qualora non si volesse far contribuire il Fondo per l'emigrazione, si potrebbe richiedere all'emigrante la restituzione anche delle 134 lire di cui rimarrebbe in disborso il Fondo medesimo. Se ogni famiglia, invece di restituire in tante annualità 14 mila lire, dovesse restituirne 14,670, l'onere suo non sarebbe incomportabile, tenuto conto del vantaggio che essa avrebbe di trovare un facile collocamento sui terreni della società colonizzatrice, con larghe anticipazioni al saggio mite del 5 per cento, in un paese dove l'interesse ordinario è molto più alto di questa misura.

Dal canto suo, la società avrebbe il mezzo di servire un interesse

agli azionisti fino dai primi anni, in attesa che il colono sia messo in grado di corrispondere le sue annualità; e, a sua volta, il Fondo per l'emigrazione, rientrando completamente nel proprio avere, potrebbe moltiplicare le operazioni.

Quanto alle garanzie per il Fondo dell'emigrazione, di ottenere il rimborso del suo denaro, queste garanzie sarebbero le più solide e tranquillanti. Di fatti l'anticipazione si iscrive con ipoteca sul fondo, il quale è affidato al colono, con titolo provvisorio da convertirsi in titolo definitivo di proprietà solo quando esso abbia estinto il suo debito verso la società. E il valore di questa garanzia ipotecaria cresce ogni anno, in ragione dei miglioramenti che il colono ha operati nel fondo; oltre a ciò la società assume un vincolo contrattuale verso il Commissariato e vi risponde con tutte le sue attività.

Progetto Nathan. — L'altra domanda di aiuto, per la formazione di una società di colonizzazione, presentata dal sig. Ernesto Nathan, è fondata sui seguenti criteri.

Si forma una società anonima col capitale sottoscritto di 10 milioni, estensibile a 50 milioni, colla garanzia del 3 e mezzo per cento sul Fondo per l'emigrazione, durante 15 anni, sul capitale versato. La società si propone di acquistare terreni per condurvi coloni italiani.

Lo schema presentato si limita a poche grandi linee, riguardanti la costituzione della società per la parte finanziaria. La società chiede intera libertà di iniziare e svolgere l'opera sua in qualunque parte del mondo; non dice quali patti farebbe ai coloni, riservando le questioni di questo genere a futuri accordi col Governo.

La garanzia di un interesse sul capitale versato richiederebbe un controllo da parte del garante su tutta l'azienda; ma siccome un tale sindacato sarebbe altrettanto difficile e dispendioso per chi dovesse attuarlo, quanto molesto per chi lo avesse da subire, si propone di sostituire a questo controllo una ingerenza indiretta del Governo nell'amministrazione, colla nomina del direttore generale e di

un quarto del numero dei consiglieri d'amministrazione e di uno dei sindaci.

Quanto agli effetti che potrebbero ottenersi per la colonizzazione con questo sistema, essi sarebbero, naturalmente, proporzionati al capitale disponibile; il quale per ora sarebbe limitato, come si è visto, a 10 milioni di capitale sottoscritto, con 3 milioni di versato; e quindi, dovunque operasse, potrebbe mettere a posto su per giù lo stesso numero di persone che andrebbero collocate col progetto Scalabrini.

Simili proposte muovono dal desiderio di dare sedi stabili alla nostra emigrazione, per convertire i nostri contadini e braccianti in proprietari della terra; ma il problema dell'emigrazione sovvenzionata va esaminato con la massima cura. Si tratta invero di un concetto politico; è cosa che oltrepassa le attribuzioni del Commissariato, come ufficio esecutivo, e trascende anche la competenza del Consiglio, per quanto autorevole nelle questioni di emigrazione. Essa involge tutto un programma di Governo, quand'anche dovesse introdursi modestamente con un sacrifizio piccolo da parte dello Stato. Il Governo e il Parlamento possono deliberare una sovvenzione in denaro ovvero una garanzia d'interesse, come si deliberano premi di costruzione o sussidi di navigazione alla marina mercantile; ma bisognerebbe che questo concetto di espansione coloniale fosse ben chiaro nella mente del legislatore e si volesse proseguire con mezzi pari allo scopo.

Se per favorire la formazione di nuclei coloniali, che possano essere centri d'attrazione ed esempio di utile impiego di capitali, si credesse opportuno di assegnare un fondo sul bilancio; se ciò si connettesse coll'idea di estendere l'influenza della coltura italiana nei paesi specialmente dell' America latina, il Ministro degli affari esteri, raccolto il voto del Consiglio dell'emigrazione, avrebbe da interessare della questione il Consiglio dei ministri, anche perchè si dovrebbero impegnare i fondi per una serie di anni; e allora il Governo esporrebbe il suo programma al Parlamento.

E quando il Parlamento fosse richiesto di aderire a proposte di un'emigrazione e colonizzazione sovvenzionate con fondi di Stato,

allora le discussioni dovrebbero abbracciare anche il tema della Colonia Eritrea; non solo, ma altri problemi reclamerebbero la sua attenzione.

Per esempio, il momento attuale parrebbe favorevole per iniziare accordi fra l'Italia e la Francia, in vista di una colonizzazione dell'Africa mediterranea. Ora che la Francia, pel trattato recente coll'Inghilterra (8 aprile), si è assicurato il possesso incontestato dell'Africa romana, dai confini di Tripoli al Marocco, se la Francia ha le terre e i capitali, e l'Italia può fornire le braccia, perchè non si potrebbero associare fra loro i due elementi, per popolare e far prosperare quelle regioni, che hanno climi simili a quelli della Spagna e della Sicilia?

Nè si potrebbe evitare che, insieme col problema del collocamento all'estero, sorgessero le proposte di colonizzazione interna, mediante imprese sovvenzionate o con garanzie del capitale impiegato. Non mancano voci autorevoli che, nel raccomandare la costruzione di case coloniche nel Mezzogiorno, osservano che quanto si fa per migliorare la condizione dei contadini serve a fissare la popolazione in patria e forse anche a richiamare una parte di quelli che ne sono usciti; ma non si potrebbe chiedere un aiuto sul Fondo per l'emigrazione, il quale, per legge, è destinato a tutela e beneficio degli emigranti. Ad ogni modo, il tema dovrà essere esaminato sotto tutti gli aspetti dalla Rappresentanza nazionale.

VIII. — Bilancio e Fondo per l'emigrazione.

Entrate e spese; situazione patrimoniale.

I mezzi finanziari per il servizio dell'emigrazione sono forniti essenzialmente dalla tassa pagata dai vettori (articolo 21 della legge) in ragione del numero degli emigranti, il cui prodotto fu di quasi 2 milioni nell'esercizio 1902-1903.

Si aggiunge la tassa annuale della patente, per 17 vettori, a 1000 lire ciascuno.

Altri proventi di entità minima, e quasi trascurabile, al paragone della tassa d'imbarco, sono le multe per contravvenzioni (1), la partecipazione agli utili delle rimesse degli emigranti, il cui servizio è affidato al Banco di Napoli (2), il ricavo della vendita di un ristretto numero di copie del Bollettino dell'emigrazione (essendo fatte le distribuzioni largamente a titolo gratuito) (3).

Vi è poi il servizio dei medici-commissari a bordo, che forma quasi una partita di giro, poichè, da un lato, il Fondo per l'emigrazione ha convenuto col Ministero della marina il pagamento di una somma fissa per avere a disposizione 48 medici; e, dall'altro lato, si esige dai vettori, per ciascun viaggio, la somma dovuta ai medici militari per stipendi ed indennità d'arma. I vettori pagano inoltre ai medici stessi ed agli altri ufficiali imbarcati come commissari viaggianti le indennità di viaggio e di trasferta, a norma dei regolamenti. Questo servizio si bilancia a un dipresso, fra l'entrata e l'uscita, in circa 350,000 lire (4).

Il servizio di tesoreria è fatto dalla Cassa dei depositi e prestiti. Le somme versate fruttano il 2. 20 per cento, dopo 30 giorni dal deposito.

Sapendosi poi di non aver subito bisogno dei fondi disponibili, se non in piccola parte, le somme giacenti si impiegano in titoli di Stato o garantiti dallo Stato (secondo l'articolo 28 della legge); il che dà luogo nel bilancio ad un altro capo di attività, che è quello delle Entrate patrimoniali.

Le entrate dei due esercizi 1901-1902 e 1902-1903 si possono così riassumere, secondo le cifre dei consuntivi, facendo un conto a parte delle indennità ai medici militari:

(1) Lire 1119. 14, nell'esercizio 1902-903.

(2) Lire 16,564. 35, nell'anno solare 1903.

(3) Lire 131,45, nell'esercizio 1901-902, e lire 444 85, nell'esercizio 1902-903.

(4) In pratica, il Fondo per l'emigrazione non riscuote dai vettori l'intera somma che esso rimborsa al Ministero della marina, e ciò perchè, mentre la quota da rimborsare corrisponde all'intero anno, il medico non viaggia tutti i 365 giorni dell'anno; la differenza, però, pei termini della convenzione tra i due Ministeri, è di piccola entità: da 5 a 6 mila lire.

		1901-1902 (1)	1902-1903
Rendite patrimoniali	L.	23,576. 52	75,536. 48
Tassa d'imbarco degli emigranti . .	"	1,716,524. 00	1,979,746. 00
Tassa di patente.	"	17,000. 00	22,252. 45
Altre entrate	"	15,062. 47	17,745. 35
Totale . . .	L.	1,772,162. 99	2,095,280. 28
Indennità ai medici militari . . .	"	306,292 83	346,925. 47
Totale generale . . .	L.	2,078,455. 82	2,442,205. 75

Riguardo alle spese, queste si dividono in ordinarie e straordinarie. Mentre rinviamo pei particolari ai bilanci di previsione e ai conti consuntivi, possiamo darne un'idea sommaria facendone i gruppi seguenti:

a) *Spese ordinarie.*

1° Personale, tanto del Commissariato, quanto degli ispettorati nei porti d'imbarco; spese d'ufficio, di posta e telegrafo; fitti dei locali; stampa del Bollettino e di altre pubblicazioni.

2° Stipendi e indennità agli ispettori viaggianti; indennità alle Commissioni di visita ai vapori che trasportano emigranti; sorveglianza delle locande nei porti d'imbarco; disinfezione del bagaglio degli emigranti; spese per le commissioni arbitrali; missioni nell'interno del Regno ed all'estero.

3° Sussidi ad opere di patronato all'estero (2).

4° Spese per il servizio dei medici commissari a bordo. Di queste spese facciamo anche qui una categoria a parte, per l'equivalenza che hanno col capitolo analogo dell'Entrata.

(1) È da ricordare che l'esercizio 1901-1902 cominciò il 2 settembre 1901, per la durata di soli 10 mesi. L'osservazione vale, naturalmente, così per le entrate, come per le spese.

(2) Compreso un fondo di lire 10,000 per anticipazioni ad operai italiani all'estero, per spese di liti in seguito ad infortuni o ad altre questioni relative al lavoro.

b) *Spese straordinarie.*

Costruzione della stazione di disinfezione nel porto di Napoli; progetti técnici per la costruzione dei ricoveri nei porti di Napoli e Palermo; arredamento dei locali, tanto nell'ufficio centrale, quanto negli ispettorati di Genova, Napoli e Palermo; retribuzioni per il personale straordinario presso il Commissariato e negli Ispettorati, per ognuno di questi gruppi di spese.

Seguono le cifre, accertate secondo i consuntivi dei due esercizi.

	1901-1902	1902-1903
Spese ordinarie.	—	—
1° Personale, spese d'ufficio, di posta e telegrafo, fitti di locali, stampa del Bollettino e di altre pubblicazioni . . . . . L.	94,724. 40	113,353. 77
2° Stipendi, indennità agli ispettori viaggianti, indennità alle Commissioni di visita, sorveglianza delle locande, disinfezione del bagaglio degli emigranti, Commissioni arbitrali, missioni nell'interno del Regno ed all'estero . . . . „	75,409. 50	113,971. 46
3° Sussidi ad opere di patronato all'estero . . . . „	28,782. 36	135,735. 58
4° Indennità ai medici militari. . . „	306,037. 35	353,583. 66
Spese straordinarie.		
Costruzione della stazione di disinfezione nel porto di Napoli, progetti per la costruzione dei ricoveri, retribuzione del personale straordinario, ecc. . . . . L.	33,694. 15	165,535. 93
Totale . . . L.	538,647. 76	882,180. 40

Ponendo in relazione le entrate colle spese effettive, accertate nei due esercizi, si hanno questi risultati:

	Entrate	Spese	Avanzo dell'esercizio
Esercizio 1901-1902 . L.	2,078,455. 82	538,647. 76	1,539,808. 06
Esercizio 1902-1903 . „	2,442,205. 75	882,180. 40	1,560,025. 35
Avanzo complessivo pei due esercizi . . . . L.			3,099,833. 41

Il quale avanzo, al 30 giugno 1903, era così costituito:

Titoli di Stato o garantiti dallo Stato, acquistati dal 2 settembre 1902 al 30 giugno 1903 (al prezzo di costo) . . . . L.	1,948,797. 17
Titoli di Stato acquistati nell'esercizio 1903-1904 coi fondi dell'esercizio precedente (id.). . . . . „	360,191. 35
Fondo di cassa disponibile . . . . „	790,844. 89
Totale . . . L.	3,099,833. 41

In attesa della chiusura dell'esercizio in corso, possiamo dare la situazione del Fondo per l'emigrazione a tutto il 31 marzo 1904, come appresso:

Titoli di Stato o garantiti dallo Stato (al prezzo di costo) . . . . L.	3,045,912. 57
Fondo di cassa . . . . „	1,016,376. 77
Totale . . . L.	4,062,289. 34

Sono, adunque, disponibili al presente più di 4 milioni di lire, presso la Cassa dei depositi e prestiti.

I particolari delle entrate e delle spese sono esposti nei bilanci che trovansi in esame presso la Giunta del bilancio.

IX.

Ordinamento del Commissariato.

1. — Consiglio e Comitato permanente dell'emigrazione.

Accanto al Commissariato, la legge ha posto il Consiglio dell'emigrazione e la Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione.

Il primo si compone (art. 7) del commissario generale, come delegato del Ministero degli affari esteri; di cinque delegati dei Ministeri dell'interno, del tesoro, della marina, dell'istruzione pubblica e dell'agricoltura; di tre membri nominati per decreto reale, su proposta del Ministro degli affari esteri, fra i cultori delle discipline geografiche, statistiche ed economiche, e di altri due, scelti, l'uno dalla Lega nazionale delle Società cooperative italiane e l'altro dalle principali Società di mutuo soccorso delle più importanti città marittime del Regno. Vi fu poi aggiunto come membro di diritto il direttore dell'Ufficio del lavoro, istituito presso il Ministero d'agricoltura e commercio (legge 29 giugno 1902, n. 246), e per disposizione del regolamento sull'emigrazione vi è chiamato il direttore del Banco di Napoli, pei rapporti esistenti fra il servizio dell'emigrazione e quello della tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigranti, a termini della legge 1° febbraio 1901, n. 24.

Il Consiglio sceglie nel proprio seno un Comitato permanente, composto di tre membri, coll'incarico di coadiuvare l'opera del Commissariato. Questo Comitato non fu istituito per legge, ma per l'articolo 21 del regolamento.

Il Consiglio inaugurò le sue adunanze il giorno 21 febbraio 1902, e, nei due anni e mezzo da che è in vigore la legge, tenne diverse sessioni, occupandosi delle questioni più importanti, fra le quali all'istituzione dei comitati locali, ai criteri da seguirsi per la fissazione periodica dei prezzi dei noli, ai progetti di riforme da sostenersi

nei principali porti d'imbarco, a certe disposizioni del regolamento, che si trovò opportuno di modificare. Si occupò pure delle norme per la distribuzione di sussidi alle Società di patronato all'estero, ed emise il voto che si avessero da incoraggiare intraprese private, le quali si proponessero di acquistare terreni in paesi dell'America latina, per il collocamento di famiglie agricole italiane.

Di queste questioni si ebbe già occasione di far cenno nei corrispondenti capitoli della presente relazione. Diamo in allegato un indice cronologico delle materie trattate dal Consiglio (1).

Ora che l'esperienza ha parlato, gioverebbe stabilire, con maggiore precisione che non sia stato fatto finora, le attribuzioni proprie del Consiglio e quelle della Commissione di vigilanza; e se il Comitato permanente ha da funzionare in modo efficace, converrà che venga istituito per legge.

Si è osservato che la Commissione parlamentare di vigilanza, quando era chiamata ad approvare gli stanziamenti nel bilancio, ignorando le discussioni che avevano avuto luogo nel Consiglio, non sempre si rendeva conto dei motivi che avevano fatto deliberare un determinato titolo di spesa; ovvero, rinnovando per suo conto l'esame del medesimo, poteva arrivare a conclusioni diverse da quelle del Consiglio; il che pure non era privo d'inconvenienti. Per ciò il presidente del Consiglio dell'emigrazione invitava spesse volte a prender parte alle discussioni anche i membri della Commissione di vigilanza, facilitandosi così l'armonia di vedute fra chi suggeriva un determinato oggetto di studi o di azione e chi era poi chiamato ad approvare le somme per la relativa erogazione.

D'altro canto, gioverebbe definire chiaramente le attribuzioni del Consiglio, chiamato a discutere i grandi problemi dell'emigrazione e a dare l'indirizzo più utile all'attività dell'ufficio esecutivo; mentre sono meno bene appropriate ad esso talune altre funzioni che la legge gli conferisce, come quella di pronunciarsi in certi casi di controversie particolari; ad esempio, per negare o rifiutare una pa-

(1) Veggasi l'allegato n. XXVIII in appendice a questa relazione.

tente di vettore, ovvero per apprezzare le circostanze di fatto che inducano ad ammettere i rappresentanti dei vettori in un dato comune non capoluogo di mandamento.

Un Consiglio composto di una quindicina di persone non può indugiarsi nell'esame di affari di vera e propria amministrazione; e vi è pure l'altro inconveniente, che certe questioni delicate non conviene portarle innanzi ad una numerosa adunanza di persone.

Sarebbe meglio trasferire questa parte delle attribuzioni del Consiglio al Comitato, per delegazione del Consiglio stesso, quando non si credesse, per questi atti amministrativi, di lasciar agire sulla propria responsabilità il Commissariato, il quale per le deliberazioni più importanti prende gli ordini dal Ministro, rimanendo sempre aperto agli interessati il ricorso al Consiglio di Stato, in sede contenziosa.

2. — Commissione parlamentare di vigilanza.

La Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione, istituita dalla legge (articolo 28), si compone di tre senatori e tre deputati, nominati dalle rispettive Camere.

Il bilancio preventivo, il conto consuntivo e il conto patrimoniale del Fondo per l'emigrazione devono essere sottoposti all'esame e all'approvazione della Commissione di vigilanza. La legge non parlava della Corte de' conti; ma, essendo cosa evidente che il sindacato contabile e giudiziario, che la Corte esercita sulle aziende del Governo, non avrebbe potuto esercitarsi dalla Commissione parlamentare di vigilanza, così per disposizione del regolamento fu stabilito (art. 101) che " il rendiconto consuntivo sarà inviato alla Corte de' conti, corredato dei rispettivi documenti ".

Su questo articolo la Corte aveva sollevato un'eccezione, parendo alla medesima che non fosse una semplice interpretazione, ma un'aggiunta alla legge, e che una simile aggiunta non potesse farsi per virtù di regolamento; e per questo motivo (come per un altro di cui si parlerà più avanti) il regolamento fu registrato con riserva; ma le due Camere approvarono la disposizione che incaricava la Corte del ri-

scontro del consuntivo; ciò che effettivamente ebbe luogo fino dal primo anno della nostra gestione.

Ora il Commissariato propone che il sindacato della Corte si estenda anche alla registrazione preventiva. Questo si fa anche adesso pei decreti importanti, all'infuori di quelli di ordinaria amministrazione; ma in una prossima riforma della legge converrebbe introdurre una disposizione generale, per cui gli atti del Commissariato siano sottoposti al riscontro preventivo della Corte.

3. — Uffici del Commissariato.

Personale del Commissariato. — Per una norma adottata da alcuni anni, concordemente dai due rami del Parlamento, gli organici degli impiegati non possono essere modificati se non per legge. In osservanza di questo disposto, si presenta alla Camera dei deputati, insieme col bilancio 1904-905, unitamente ad altre proposte di modificazioni alla legge, un nuovo organico del Commissariato.

Se non che, per dare un assetto stabile al Commissariato, non basta l'aggiunta di alcuni impiegati di concetto e di ragioneria; bisogna sistemare la posizione di tutto il personale, parificandolo agli impiegati dello Stato, anche per ciò che riguarda il diritto a pensione. La quale pensione non avrebbe da pesare sul bilancio dello Stato, ma potrebbe, per analogia con quanto è stabilito pei funzionari del Fondo per il culto, essere liquidata colle norme comuni, e messa a carico del Fondo per l'emigrazione.

Oltre a ciò, il Governo ha l'obbligo di uniformarsi ai voti espressi dalle due Camere, in ordine ad una riserva fatta dalla Corte dei conti, nell'atto in cui registrava il regolamento.

La riserva fu fatta per la questione seguente. Quando un commissario è distaccato da un'Amministrazione dello Stato, con facoltà a questa di riaverlo a richiesta, e con facoltà egualmente al commissario di riprendere in qualunque tempo il suo precedente servizio, lo stipendio suo dev'essere pagato sul bilancio dell'Amministrazione

da cui è distaccato in missione, ovvero sul bilancio del Fondo per l'emigrazione?

Il regolamento portava che lo stipendio continuasse ad essere pagato sul ruolo dell'antica amministrazione. La Corte dei conti, attenendosi al disposto letterale della legge, opinava diversamente. Ecco le parole della legge: " Qualora i componenti il Commissariato siano scelti nelle amministrazioni dello Stato, conservano il grado e i diritti di carriera che loro competono nell'Amministrazione da cui provengono ". Nella Commissione che elaborò e redasse il regolamento sedevano quattro fra deputati e senatori, che, essendo stati relatori sul disegno di legge dell'emigrazione innanzi alla Camera ed al Senato, credevano di potersi rendere interpreti del pensiero legislativo; e, sull'avviso della predetta Commissione, il Consiglio dei ministri chiese che il regolamento venisse registrato con riserva.

Ora avendo le Camere dato ragione alla Corte, rilevando una discrepanza fra la legge e il regolamento, occorre modificare o l'una o l'altro.

Dal punto di vista finanziario, la questione ha poca importanza, riducendosi agli stipendi di due commissari, che presentemente sono in missione, e sommano fra tutti e due a circa 9000 lire, divise fra due Ministeri; ma sotto l'aspetto delle competenze di legge, la questione dev'essere risolta (1).

Per togliere di mezzo la divergenza, l'onorevole relatore del Senato (2) ammetteva che il Governo potesse trovare opportuno che, quando un commissario fosse preso temporaneamente da un'Amministrazione dello Stato, lo stipendio di lui continuasse ad essere pagato sul ruolo della medesima. Basterebbe per ciò aggiungere una parola nel terzo comma del citato articolo 7 della legge, dicendo:

---

(1) La posizione dell'attuale commissario generale fu posta fuori di questione dal relatore della Camera dei deputati sul decreto registrato con riserva, il quale rammentò che, per la legge del Consiglio di Stato, un consigliere può, col suo consenso, essere destinato in missione in altro ufficio, conservando lo stipendio nel ruolo del Consiglio stesso, a cui non cessa di appartenere. (Relazione dell'on. Spirito Beniamino, in data 10 giugno 1903, n. II-B, documenti).

(2) Relazione dell'on. Sacchetti Gualtiero, in data 16 dicembre 1901, n. II-A, documenti).

" Qualora i commissari siano scelti nelle Amministrazioni dello Stato, conservano il grado, *lo stipendio* e i diritti di carriera che loro competono nell'Amministrazione da cui provengono, e in cui possono sempre ritornare col grado e coll'anzianità che avrebbero conseguita se vi fossero rimasti ".

Organico attuale; necessità di ampliarlo. — Per dar vita a questi differenti istituti di tutela e protezione degli emigranti, in Italia e all'estero, la legge ha istituito un ufficio, composto di un commissario generale e tre commissari e di alcuni ufficiali d'ordine, che il regolamento ha fissati in numero di sette. Non vi si fa parola di impiegati di concetto, nè di ragioneria, malgrado che anche il servizio di contabilità sia molto esteso, con un bilancio di circa 2 milioni all'anno, e colla necessità di tenere i conti cogli ispettorati nei porti d'imbarco e con 18 vettori o società di navigazione, per le indennità di viaggio ai medici commissari.

Il lavoro di segreteria e di ordine è molto superiore a quanto si possa fare col ristretto personale attuale; e di fatti si dovette supplire al difetto di impiegati stabili con diurnisti, e in parte con lavoro degli impiegati d'ordine in orario straordinario. Si è costretti a vivere di espedienti, chiedendo a tutti gli impiegati un lavoro maggiore di quello che si potrebbe ragionevolmente esigere in qualunque ufficio bene ordinato.

Colla varietà delle incombenze addossate al Commissariato e l'estensione che hanno preso i diversi rami di servizio, la famiglia attuale degli impiegati non basta; urge provvedere alla nomina di impiegati di concetto e di ragioneria, e la domanda di aumento dell'organico, fatta con apposito disegno di legge, è la più modesta che possa farsi, nelle condizioni presenti (1).

---

(1) A farsi persuasi della massa degli affari che fanno capo al Commissariato, basti osservare che il numero delle lettere, fra arrivate e spedite, è venuto crescendo da una media di 100 al giorno, nei primi tre mesi del 1902, a 160 negli ultimi tre mesi del 1903, e ora, nel primo trimestre del 1904, la media giornaliera è di 220 lettere (Vedasi l'allegato XXX); e molti affari sono di tale importanza che devono decidersi collegialmente.

Il nostro legislatore ha voluto riunire in un unico ufficio le diverse funzioni che prima erano esercitate dai tre Ministeri, dell'interno, degli esteri e della marina, con questo di più, che, essendo l'emigrazione cresciuta in proporzioni non mai prima conosciute, e volendosi che la tutela del Governo si esplicasse con mezzi più efficaci, il lavoro del nuovo ufficio doveva superare di gran lunga quanto facevano di conserva, per questo scopo, i tre Ministeri.

Questo accentramento si volle per coordinare l'opera dei vari Ministeri, che avevano intenti diversi. Il Ministero dell'interno era un poco sospettato di favorire l'uscita degli elementi disturbatori della quiete pubblica. Nello stesso tempo si voleva armare l'amministrazione marittima di disposizioni più severe, per esigere che il vitto, la cubatura dell'aria, la luce, l'assistenza sanitaria lungo il tragitto, ecc. rispondessero meglio che per l'addietro alle buone regole di alimentazione e d'igiene. Il Ministero degli affari esteri pure aveva bisogno di rafforzare e stimolare l'azione dei consoli. La nuova legge prescrisse che un unico ufficio dovesse sorvegliare e dirigere tutti questi servizi, tecnici e di polizia, e insieme desse opera a studiare le correnti dell'emigrazione, per conoscere le condizioni mutevoli dei paesi dove si addensano i nostri lavoratori o che potrebbero divenire nuovi sbocchi.

Ma se questo fu il proposito del legislatore, i mezzi avrebbero dovuto essere adeguati allo scopo, e non è coll'opera di tre commissari, oltre il commissario generale, e con sette impiegati d'ordine, che tanta mole di lavoro si possa disimpegnare e tante iniziative possano coltivarsi e svolgersi.

I commissari furono scelti col criterio di riunire nell'ufficio centrale uomini, non solo di specchiata onestà, ma forniti di cognizioni appropriate ai vari rami di servizio. Il cav. Augusto Bosco, professore di statistica nell'Università di Roma, porta il contributo di cognizioni giuridiche ed economiche; il cav. Cesare Cazzulini, capitano di porto, che per molti anni prestò servizio presso la Capitaneria di Genova e poi presso il Ministero della marina, vi conferisce le cognizioni occorrenti circa l'ordinamento dei trasporti e le discipline della marina mercantile; e il cav. Egisto Rossi fu per cinque anni incaricato dal

Ministero degli affari esteri dell'ufficio di protezione dei nostri emigranti a Nuova York.

Io non aggiungo qui parole di encomio, perchè questa relazione è opera di tutti i commissari, come tutti gli atti e le deliberazioni importanti del Commissariato sono opera collegiale (1).

Ispettori viaggianti. — Oltre ai commissari e agli impiegati d'ordine nell'ufficio centrale, la legge (art. 12) prevede la nomina di ispettori viaggianti; i quali sono fissati nel numero di quattro (dall'articolo 34 del regolamento), cioè tre per i paesi transoceanici ed uno per gli altri principali centri di emigrazione italiana.

Abbiamo ora un solo ispettore, il cav. Adolfo Rossi, nominato in seguito alla sua missione al Brasile; ma fu aperto il concorso per gli altri tre posti. Il concorso è per esame, pure dovendosi tener conto dei titoli che fossero presentati, come viaggi fatti, pubblicazioni, ecc., e sarà nominata quanto prima la Commissione per la scelta dei più idonei.

Si tratta di un ufficio delicato, per cui si richiedono qualità morali, intellettuali e fisiche. Bisogna prendere giovani robusti, che sappiano, all'occorrenza, percorrere a cavallo grandi distanze, in regioni aspre per clima, come sono l'interno del Brasile o l'Africa australe. Devono conoscere varie lingue, avere sentimento profondo del dovere; specie di missionari civili, devoti a un'idea, quella di assistere amorevolmente i nostri connazionali poveri, che s'incontrano dappertutto, formiche umane, pazienti, umili, tenaci al lavoro; diffidenti e creduli ad un tempo. L'insieme di qualità, che si vogliono riunite per fare un buon ispettore, è tutt'altro che facile a trovarsi; e ciò spiega la perplessità in cui fu per lungo tempo il Commissariato nel proporre al Ministro di coprire i tre posti vacanti.

---

(1) Non devo tralasciare di ricordare altri due valenti funzionari che sono stati qualche tempo commissari, in missione dalle rispettive amministrazioni, cioè il comm. Carlo Pelucchi, capo sezione nel Ministero degli affari esteri, e il comm. Cesare Biancheri, ora console generale a Calcutta.

Anche tutti gli impiegati dipendenti, scelti per conoscenza diretta che si aveva della loro capacità e per averli visti lungamente al lavoro, formano un ufficio che dà soddisfazione a chi lo dirige.

La scelta di uno di questi funzionari (che rimase solo del suo ruolo, finora) fu preceduta dall'invio di un certo numero di persone all'estero con incarichi speciali; ma anche questa maniera di ricerca riusciva difficile, perchè subito, all'annunzio di persone che fossero mandate in missione temporanea, si scatenava la critica superficiale. Perchè colui e non un altro? Quale notorietà aveva egli per servizi resi? E la consueta ressa delle domande di impiego prendeva forma di censure all'ufficio del Commissariato, per qualunque incarico si accennasse a dare, a titolo di prova.

E poi c'è un altro guaio: che, quando avete data una missione, sia pure ben definita nell'oggetto e nel tempo, chi l'ha compiuta, fosse anche mediocremente, insiste per avere la rinnovazione dell'incarico, o vuole essere preferito ad altri aspiranti per altro lavoro simile o per un impiego permanente, e trova amici compiacenti che si interessano di lui, non sapendo ricusarsi di fare una raccomandazione; di modo che il Governo non è più libero di continuare gli esperimenti, giacchè, inviando altre persone per scopi analoghi, non farebbe che accrescere i vincoli fra cui sarebbe più tardi impigliato, per le insistenze di chi pretende aver presa un'ipoteca sul futuro impiego.

Il Commissariato era fermo nell'idea che le attitudini speciali che si domandano per gli ispettori viaggianti non si possano rilevare mediante un concorso per esami o per titoli; chè, anzi, il concorso potrebbe far entrare persone, le quali, pur essendo oneste, mancassero di quelle certe qualità di tatto, prudenza e serietà di carattere che sono necessarie, non meno delle cognizioni tecniche e delle qualità fisiche, per il delicato ufficio. Ora poi, dopo avere indugiato due anni senza aver pronti i candidati da presentare, e nelle circostanze in cui si trova la pubblica amministrazione (cose più facili a intendersi che a dirsi), il Commissariato si è deciso a proporre al Ministro l'apertura del concorso pei tre posti vacanti. Le nomine non saranno definitive (a tenore dell'avviso di concorso), se non dopo due anni di lodevole esperimento. Giova sperare che la scelta cada su persone che sappiano corrispondere degnamente all'arduo ufficio.

Con quattro ispettori si avrà un servizio di informazioni molto attivo. Si potrebbe anche assegnare ad ognuno di essi un vasto teatro

di azione; all'uno, per esempio, gli Stati Uniti e il Canadà (1), all'altro il Brasile e l'Argentina, incaricando un terzo di viaggiare in altri paesi, dove siano nuclei coloniali italiani o dove sia probabile di derivare qualche rivolo delle nostre grandi fiumane. Si avrà così il mezzo anche di rafforzare l'opera del Commissariato al centro, poichè gli ispettori potrebbero stare in giro otto mesi dell'anno, e per il resto del tempo dimorare a Roma, dove prenderebbero cognizione dell'andamento degli affari generali e si renderebbero utili nei lavori di concetto. In tal guisa sarebbe possibile a qualcuno dei Commissari di allontanarsi dalla capitale e andare sui luoghi a studiare. Sarà utile, senza dubbio, che anche i Commissari si muovano, perchè non possa dirsi che sono sedentari e giudicano senza diretta cognizione dei fatti.

Ma non basterà l'opera dei quattro ispettori viaggianti, per l'assistenza di un mezzo milione di persone che escono ogni anno dal paese in cerca di occupazione, e per i tre milioni e mezzo di Italiani che sono sparsi nel mondo. Ci vuole una vigilanza continuata, un servizio permanente.

La tutela dei nostri concittadini all'estero deve esercitarsi, in prima linea, dai consoli. Il personale consolare si compone, riconosciamolo volentieri, di persone che hanno il sentimento del proprio dovere; ma quelli che sono diligenti devono avere i mezzi necessari per disimpegnare le loro funzioni, e quelli che non lo fossero abbastanza, non dovrebbero essere mantenuti in posti importanti. Ricordiamo che l'opera che si chiede dai consoli nostri è ben altrimenti faticosa di quella a cui devono attendere i consoli di altre nazioni; e ciò per le circostanze in cui si trovano le nostre colonie, composte, come sono, per la maggior parte, di lavoranti poveri, mentre le colonie tedesche, inglesi, scandinave, ecc., sono composte per lo più di persone agiate e non sprovviste di coltura.

Converrà prendere le opportune cautele, affinchè i consoli spendano bene le somme messe a loro disposizione; ma un personale *ad hoc* nessuno contesterà che sia necessario. E qui non occorre precisare il modo della scelta e della remunerazione di codesto personale.

---

(1) Il cav. Adolfo Rossi è ora in missione, coll'incarico di visitare i principali nuclei coloniali negli Stati Uniti.

Quante volte fosse possibile organizzare il servizio col mezzo di società private (come s'è potuto fare a Nuova York), si tralascerebbe di fare nuove spese di impiegati; ma il Governo dev'essere cauto nell'affidare tali funzioni, per evitare che siano esercitate con scopi principalmente confessionali, ovvero di propaganda politica. Il Governo non può abdicare alle sue funzioni; per ciò, dove occorresse, si varrà di suoi impiegati (si chiamino poi segretari o addetti di emigrazione), messi alla dipendenza dei consoli, pure facendo loro esercitare il proprio ufficio nel territorio di più distretti consolari. Per mettere i consolati in istato di poter rispondere alle cresciute necessità dell'assistenza degli emigranti, o fosse anche per istituire nuovi posti consolari, si potrebbe far contribuire il Fondo per l'emigrazione.

I servizi dell'emigrazione non sono concentrati in un unico ufficio nè in Inghilterra, nè in Germania. — In nessun altro Stato, fuori che nel nostro, è adottato questo metodo di concentramento; non in Germania, non in Inghilterra, paesi che pure hanno una forte emigrazione e provvedono ai servizi pubblici con savi ordinamenti.

In Inghilterra, la polizia delle agenzie di emigrazione e la sorveglianza sull'assetto della nave, sull'igiene, sull'alimentazione dei viaggiatori, sono affidate rispettivamente alle Amministrazioni dell'interno e della marina. Il Ministero del commercio (*Board of Trade*) tiene aperto al pubblico un ufficio di informazioni per gli emigranti, e, per maggiori studi e per la pubblicazione di bollettini e monografie, ricorre all'*Istituto imperiale coloniale*, che fu aperto da pochi anni in un grandioso palazzo, nei pressi del Museo di arte industriale del Kensington.

In Germania, la legge sull'emigrazione è unica per tutto l'impero; ma la vigilanza per la sua attuazione è compito dei Governi dei singoli Stati tedeschi, per quanto riguarda le agenzie e i subagenti; è affidata alle autorità marittime, per ciò che riguarda l'assetto della nave e la polizia degli emigranti, sotto il controllo di un commissario imperiale residente in Amburgo e di un altro in Brema.

Il Ministero degli affari esteri a Berlino si occupa di concedere l'autorizzazione per imprese di colonizzazione, massime nei posse-

dimenti tedeschi in Africa. Il medesimo pubblica anche una serie di rapporti consolari; ma l'incarico di mettersi in rapporto diretto cogli emigranti e fornire ad essi notizie pratiche sui diversi paesi, nei quali si portano i Tedeschi coi loro capitali e colla loro attività, è affidato alla *Deutsche Kolonial Gesellschaft.*

Il Governo tedesco preferisce passare le notizie che riceve ad una Società privata, a cui riesce più facile diffonderle prontamente, non essendo essa tenuta a tutti quei riguardi che sono inevitabili nei rapporti fra il Ministero degli esteri e le rappresentanze diplomatiche degli altri paesi; e per questo servizio la Società riceve dal Governo imperiale una sovvenzione annua di 50,000 marchi.

Conclusione.

L'emigrazione è un fatto imponente della vita economica italiana: più di 500 mila persone che vanno all'estero in cerca di lavoro, di cui la metà, circa, in America, vogliono dire uno stato di disagio e uno squilibrio tra l'offerta della mano d'opera e il capitale disponibile.

La perdita numerica di abitanti è minima, poichè l'emigrazione così detta temporanea ci è restituita nello stesso anno in cui parte, e l'altra ci ritorna, per un terzo almeno, con moto rinnovantesi incessantemente. Da un altro lato, i risparmi inviati o riportati dagli emigranti aiutano a nutrire le loro famiglie rimaste a casa, e si convertono in miglioramenti della terra, delle abitazioni, delle abitudini di vita, nei paesi da cui ha origine il movimento.

Questo gran fatto dell'emigrazione era, fino a qualche anno fa, abbandonato quasi al cieco istinto delle masse e alle cupidigie degli agenti e subagenti. I trasporti per mare si facevano talvolta in modo indegno, caricandosi le persone sui navigli senza riguardo allo spazio, all'aereazione dei locali, alle buone regole dell'igiene. Nessun organo per la diffusione delle notizie utili, per dirigersi nella scelta dei luoghi; tutela insufficiente contro gli sfruttamenti da parte degli arrolatori; nessun istituto di patronato nei porti di arrivo.

Il Governo ed il Parlamento, compresi del dovere d'interessarsi a

queste grandi correnti di operai e contadini che vanno in cerca di onesto lavoro, fecero una legge di provvidenze per le varie fasi del movimento; una legge ispirata da buone intenzioni e che si adatta, in generale, ai fenomeni variabili dell'emigrazione, sebbene alcune disposizioni si dimostrino caduche.

La protezione degli emigranti si vuole estendere tanto all'emigrazione periodica o annuale, quanto a quella a tempo indefinito; ma, per la forza delle cose, erano più urgenti le disposizioni da darsi per l'emigrazione oltreoceanica.

Al momento in cui entrò in vigore la nuova legge (settembre 1901), tutto era da organizzare: l'ufficio centrale, gl'ispettorati nei porti d'imbarco, i comitati nei comuni d'origine, le commissioni arbitrali nelle provincie; il servizio dei commissari regi a bordo delle navi. Si dovevano visitare i piroscafi per accertare se rispondessero, per la loro qualità e il loro assetto, alle nuove prescrizioni; rilasciare le patenti ai vettori, stabilire le cauzioni, autorizzare migliaia di rappresentanti di vettori nei comuni, applicare le disposizioni sanitarie e igieniche nei porti d'imbarco ed esigerne l'osservanza. Si dovevano stabilire i prezzi massimi dei noli: problema difficilissimo questo, trattandosi di regolare con azione di Stato i prezzi lasciati sino allora alla libera concorrenza. Inoltre si doveva tener dietro ai procedimenti penali per contravvenzioni alla legge e far eseguire le sentenze delle Commissioni arbitrali.

L'opera del Commissariato fu assorbita per un certo tempo quasi interamente in queste operazioni, e nel dare quei provvedimenti d'urgenza, che via via si rendevano necessari per l'attuazione di una legge, la quale tocca così svariati interessi e disciplina materie attribuite prima a servizi diversi, diplomatici e consolari, marittimi, di polizia e giudiziari.

Si aggiunga che, per il desiderio che entrassero subito in vigore le nuove norme legislative, dopo il lungo tempo che ne era durato lo studio innanzi al Parlamento, non fu assegnato un periodo di transizione tra le disposizioni antiche e le nuove; il che rese, talvolta, anche

più difficile l'applicazione della legge e più incalzante il lavoro nel Commissariato.

Questa parte dell'ordinamento amministrativo e giuridico dei servizi dell'emigrazione si può dire quasi compiuta, come apparisce da quanto siamo venuti esponendo in vari capitoli della presente relazione; e possiamo dire che i frutti del nuovo ordinamento sono visibili e che alcuni benefizi si sono ottenuti pei nostri emigranti.

La responsabilità dei vettori è resa più effettiva, e le frodi e gli abusi commessi prima dagli agenti e subagenti di emigrazione sono diminuiti. Alle sentenze delle Commissioni arbitrali è data esecuzione con sollecitudine, e vedemmo che furono liquidate e pagate agli emigranti somme abbastanza considerevoli. Per quanto i rappresentanti sparsi nei comuni (ora, di regola, nei soli comuni capiluoghi di mandamento) abbiano interesse a far partire il maggior numero di emigranti, l'incremento dell'emigrazione è dovuto, più che ai loro eccitamenti interessati, ad altre cause permanenti, quali sono, da una parte, le condizioni di disagio delle nostre classi agricole in molte provincie, e, dall'altra, la prosperità dei paesi esteri di richiamo, specialmente degli Stati Uniti. Anche l'emigrazione clandestina (ossia di emigranti che vengono arrolati in Italia per farli partire da porti esteri) è ristretta in brevi confini, in paragone di quanto si crede comunemente, e ne abbiamo data la prova statistica.

I viaggi sono meno disagiati di quanto fossero un tempo; ciò che è pure generalmente riconosciuto. Il servizio dei medici militari a bordo è, d'ordinario, fatto bene; può darsi che talvolta il commissario sia soverchiamente meticoloso; ma è da tener conto della funzione delicata che egli esercita e delle contrarietà che deve affrontare. Giova, senza dubbio, che questo ufficio di controllo sia affidato ad impiegati dello Stato, perchè abbiano una posizione indipendente dirimpetto alle società di navigazione.

Quanto ai prezzi dei noli, per cui la legge ha voluto premunire i suoi protetti contro le possibili coalizioni e contro i rialzi improvvisi e ingiustificati di prezzi, il Commissariato non ha mancato di far sempre, con discrezione, la parte dell'avvocato dei poveri, di fronte ai vettori. E tenuto conto degli oneri portati dalla nuova legge, e segna-

tamente della tassa di sbarco imposta dagli Stati Uniti, stimiamo che le tariffe siano state in un giusto equilibrio colle vicende generali del traffico marittimo; e abbiamo anche fiducia che i prezzi concordati o stabiliti d'ufficio siano rimasti alquanto inferiori a quelli che avrebbe prodotto la libera concorrenza, in quei mesi in cui le domande di partire erano in numero sensibilmente maggiore di quanti erano i posti disponibili sulle navi addette al trasporto degli emigranti.

Certo, anche in questa parte della protezione degli emigranti prima della partenza, non poco rimane ancora da fare, e non tutti gli organi istituiti dalla legge agiscono nel modo che si vorrebbe.

Così, osservammo che i comitati locali, per mandamenti e per comuni, sono enti artificiali, per la maggior parte, destinati ad essere sostituiti, a poco per volta, da organismi più vitali, dovunque sorga l'associazione spontanea. Frattanto il Commissariato ha cercato di stimolarne l'azione e spande le sue pubblicazioni in più di 3000 comitati (oltre che alle prefetture, alle sottoprefetture, ai giornali più diffusi ed ai consolati e alle legazioni italiane all'estero), non sapendosi poi quanta parte della semente cada in terreno buono e quanta in terreno sterile.

Così pure, per l'alloggio degli emigranti nei porti di imbarco in attesa della partenza, non bastano le prescrizioni e la sorveglianza sulle locande. Nè il Commissariato ha trascurato, per parte sua, le disposizioni della legge che prevedono l'edificazione di ricoveri, nei porti che sono testa di linea del movimento transoceanico.

Furono preparati progetti concreti, specialmente per il porto di Napoli. Siccome la somma richiesta per quell'edifizio saliva a un milione, fu portata la proposta davanti al Consiglio dell'emigrazione; il quale non si mostrò propenso a raccomandare al Ministro quella spesa, almeno per ora, e fu deciso di stralciare dai progetti quelle parti che riguardano il servizio igienico e sanitario, cioè la disinfezione e pulizia delle persone degli emigranti e dei loro indumenti e le visite sanitarie. Si eseguirà il progetto, per questa parte, senza indugio, riservando la costruzione degli alloggi e il servizio di cucina, refettori, ecc. ad ulteriori deliberazioni, coll'idea altresì di trovare qualche

combinazione coll'industria privata, per cui le Società stesse di navigazione, associate fra loro, ovvero altre imprese, apprestino i fabbricati occorrenti ed esercitino il ricovero, a condizioni da determinarsi col Governo.

Frattanto fu messa in attività, col principio di quest'anno, in Napoli, la stufa di disinfezione dei bagagli, per evitare agli emigranti la perdita di tempo e il disagio a cui prima dovevano sottostare per il modo con cui la disinfezione si faceva.

Per quanto riguarda i vettori ed i loro rappresentanti, i prezzi del trasporto e la tutela prima della partenza, nei porti d'imbarco e durante il viaggio, l'esperienza ha pure servito a chiarire alcune disposizioni, su cui ebbero a decidere le autorità competenti, e a dimostrare come debbansi alcune altre modificare.

Circa la patente di vettore, il Consiglio di Stato, tanto in sede consultiva, quanto in sede contenziosa, si pronunciò nel senso che essa è un atto di concessione governativa, e non un diritto di chiunque ad ottenere la patente, solo perchè abbia soddisfatto a certe condizioni estrinseche. E si può domandare se, nel caso di rifiuto della patente, non convenga sottrarre questa materia alla competenza del Consiglio, lasciandone intera la responsabilità al Ministro, salvo ricorso alla giustizia amministrativa.

Vedemmo pure come sia discutibile l'opportunità di dare patente di vettore ai noleggiatori, giacchè in pratica, sotto la figura del noleggiatore, si ritrovano gli antichi agenti di emigrazione; i quali procurano gli emigranti all'armatore con un diritto di commissione stabilito, non assumendo per conto loro tutto il traffico della nave, come era nel presupposto del legislatore.

Quanto ai rappresentanti dei vettori, nonostante che il Commissariato adoperasse un certo rigore per escludere quelli i cui precedenti non davano affidamento che avrebbero agito con onestà e capacità, si dovette riconoscere che essi sono (come erano prima) dei sensali pagati a un tanto a testa. E nell'accennare alla somma di lavoro speso in questo ramo di servizio, abbiamo concluso che converrebbe lasciare

ai prefetti la facoltà e la responsabilità di approvare o rifiutare i rappresentanti designati dai vettori. Così pure, per limitarne il numero, gioverebbe pretendere qualche garanzia materiale, esigendo, per ciascuno di essi, una cauzione supplementare, come si fa in Svizzera e in Germania.

Rispetto al trasporto marittimo, si è avuto parimente occasione di proporre delle modificazioni in alcuni punti della legge, per esigere, ad esempio, che i vapori abbiano un *minimum* di velocità di 12 miglia all'ora, invece di 10, come è ammesso al presente, e che siano forniti di due eliche. Si potranno così escludere le navi più vecchie e logore, di tipo antiquato.

E poichè i commissari governativi, che accompagnano durante il viaggio gli emigranti, devono osservare e riferire circa il trattamento usato a bordo agli emigranti stessi ed elevare le contravvenzioni, ed è avvenuto recentemente che sia stata contestata la forza probante dei loro verbali, sorge la necessità di dare a questi la stessa forza di presunzione legale che si attribuisce ai verbali assunti dagli ufficiali di polizia giudiziaria.

Riguardo alla fissazione dei noli, il periodo di tempo stabilito per la procedura da seguirsi si è trovato troppo ristretto. E la disposizione per cui il vettore, ove ribassi il nolo al di sotto del prezzo massimo (ciò che è sempre consentito e desiderabile che avvenga), deve estendere il ribasso a tutti gli emigranti, parve che in molti casi potesse andar contro all'interesse degli emigranti stessi; indi l'utilità di togliere questa prescrizione e tornare al diritto comune.

Nella materia, infine, dei giudizi arbitrali, il modo della composizione delle Commissioni, il procedimento da seguire e i termini entro cui vanno presentati i ricorsi dovranno essere meglio precisati.

Nel corso di questa relazione si è fatto cenno via via di queste proposte di modificazioni (1).

---

(1) Su parecchie di esse ha già dato il suo parere favorevole il Consiglio dell'emigrazione, in una delle sue ultime sessioni.

Coll'intenso lavoro che dovette essere dedicato a questa parte, per così dire, amministrativa, dell'esecuzione della legge, il Commissariato non ha però creduto di avere esaurita l'opera sua o soddisfatti i vari intenti del legislatore. Senza attenuare l'importanza di quanto concerne l'ordinamento del trasporto, le responsabilità che assume chi lo esercita, il modo con cui si compie il viaggio, è fuori di dubbio che i nostri emigranti hanno bisogno soprattutto di essere assistiti quando sono all'estero, per trovare collocamento.

Se è vero che l'emigrazione ha da essere libera nella scelta dei luoghi e che le correnti che si formano naturalmente riescono le più vantaggiose, è obbligo tuttavia del nuovo istituto del Commissariato di rischiarare le vie più opportune da seguirsi dagli emigranti, tanto per la loro utilità personale, quanto anche per gli interessi della patria nativa.

Il Commissariato, colle pubblicazioni di cui abbiamo discorso (circolari, bollettino, avvertenze popolari), ha cercato di adempiere a questo compito. Le notizie che si ricavano dal Bollettino, costituiscono un insieme di informazioni di carattere pratico sui paesi di immigrazione, sulle loro leggi, sulle condizioni del lavoro, quale prima non si aveva. E più si potrà fare in seguito, con le comunicazioni periodiche mandate dagli ispettori viaggianti e con quelle fornite da corrispondenti nelle varie località o dalle società di patronato. Si dovrà cercare che queste informazioni riescano accessibili agli emigranti; ma non va dimenticata la difficoltà che si incontra per l'ignoranza di molti di essi, ancora analfabeti, difficoltà che non trovano in eguale misura gli uffici di emigrazione della Svizzera, della Germania, dell'Inghilterra.

Inoltre la protezione degli emigranti all'estero si può ottenere con istituzioni di patronato e con uffici di collocamento, specialmente in America.

L'ufficio nostro ha cercato di attuare in diversi modi quest'assistenza all'estero dei connazionali, e cioè col promuovere, anche con sussidi in denaro, la costituzione di Società di patronato, poste sotto la vigilanza dei consoli, e con missioni affidate a funzionari governa-

tivi ed anche a persone estranee, intese a ricercare nuovi sbocchi; nessuna via dovrebbe essere trascurata, sia perchè la massa dei nostri che vanno in cerca di lavoro fuori del paese non è prossima a diminuire, sia perchè alcuni Stati, oggi favorevoli, ci potrebbero essere contesi od in parte ostruiti.

Abbiamo fatto esplorare, sotto l'aspetto della penetrazione degli emigranti, nell'Africa Australe, la Colonia del Capo e il Transvaal, e ultimamente il bacino superiore del Congo; nell'America, il Canadà, il Messico, Cuba.

Sono sorti e furono sussidiati patronati negli Stati Uniti, nel Canadà, nel Brasile, nell'Argentina, nella Tunisia; nè si è trascurata l'emigrazione temporanea verso gli Stati europei, coadiuvando l'opera di private associazioni (Opera di assistenza degli operai italiani emigrati in Europa e nel Levante e Segretariati nelle provincie di Udine e di Belluno). Si è cercato soprattutto di incoraggiare l'organizzazione di uffici di collocamento, facendo capo di preferenza alle associazioni private, comunque sia cosa difficile attivare una concorrenza efficace contro i mediatori interessati.

Il problema della protezione dell'emigrazione all'estero si è ora allargato coll'idea di favorire, non solo con patrocinio morale, ma anche con mezzi materiali, l'impianto e l'incremento di colonie agricole italiane in luoghi adatti. Abbiamo narrato come questa idea sia sorta nel Consiglio dell'emigrazione, e come, per assecondarla nei limiti degli studi preparatori, si sia mandata una missione nell'Argentina e siasi dato incarico al console generale in San Paolo di fare analoghe ricerche per gli Stati meridionali del Brasile.

Compiuti quelle missioni e quegli studi, furono comunicate al Consiglio alcune proposte, ridotte ultimamente a due. La questione è *sub judice;* ma, come abbiamo detto, essa oltrepassa la competenza del Commissariato dell'emigrazione, chiedendosi sussidi continuativi, che impegnerebbero il bilancio per molti anni, e involge tutto un indirizzo politico, il quale non potrebbe essere adottato se non per mature deliberazioni del Governo e del Parlamento.

I mezzi con cui, sotto svariate forme, si potrà provvedere alla

tutela della nostra emigrazione non fanno difetto. Abbiamo visto, riassumendo per sommi capi il bilancio del Fondo per l'emigrazione, come la situazione attuale di quest'ultimo sia di oltre 4 milioni di lire, disponibili presso la Cassa dei depositi e prestiti; la quale somma, per la sua stessa importanza, potrebbe essere un pericolo a commettere errori, sotto la preoccupazione di voler fare qualche cosa ad ogni costo.

Frattanto è cosa urgente provvedere ad un assetto normale del personale dell'ufficio, tanto per il presente, quanto in previsione di un prossimo avvenire, attesa la mole crescente degli affari.

Il Governo e il Parlamento devono rendersi conto del lavoro che si esige dall'ufficio dell'emigrazione, e proporzionare i mezzi allo scopo.

Non si può fare astrazione dalle circostanze reali, nè si può pretendere che l'ufficio continui in condizioni precarie. E non basterà, fra qualche anno, il nuovo organico che si propone, ma si dovrà accrescerlo ancora. Se questa previsione sgomenta, bisogna mutare indirizzo, restituire al Ministero dell'interno le funzioni di polizia per l'autorizzazione dei rappresentanti dei vettori e per la vigilanza su di essi e sull'emigrazione clandestina, e similmente restituire al Ministero della marina la sorveglianza dei trasporti marittimi, per concentrare l'opera del Commissariato nelle funzioni che sono le più adatte per esso, cioè quelle di raccogliere informazioni intorno ai paesi d'immigrazione, far agire i patronati, in Italia e fuori, studiare ed attuare le migliori forme di assistenza e di collocamento all'estero.

Tale è l'alternativa che il sottoscritto crede suo debito di raccomandare all'attenzione del Governo e del Parlamento, in seguito a quanto ha esposto sulla base dell'esperienza fatta in due anni e mezzo di indefessa fatica ed abnegazione, che ha diviso coi suoi colleghi del Commissariato e cogli impiegati dipendenti.

Gradisca, signor Ministro, i sensi del mio profondo rispetto.

Il Commissario Generale
L. Bodio.

ALLEGATI

alla Relazione sui servizi dell'emigrazione

(25 marzo 1904).

di Genova, Napoli, Palermo e Havre, e ammontare della tassa riscossa a norma della legge 31 gennaio 1901 (art. 28) (1).

Anno 1902.

Tav. I.

TRIMESTRI	EMIGRANTI CLASSIFICATI SECONDO I PAESI DI DESTINAZIONE							AMMONTARE della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America Centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
1° trimestre	7,492	13,952	50.004	175	125	62	71,810	530,596
2° trimestre	5,021	2,836	72,402	190	38	»	80.487	606,350
3° trimestre	5,017	2,676	35,597	1	39	»	43.330	313,326
4° trimestre	14,570	4,487	37,342	149	59	»	56.607	411,608
Totale dell'anno . . .	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234	1,861,880
Anno 1903.								
1° trimestre	5,261	2,816	70,471	150	52	»	78,750	606,730
2° trimestre	4,863	2,646	78,374	227	65	»	86.175	648,082
3° trimestre	7,148	2,241	38,127	218	20	»	47,754	347,970
4° trimestre	23,309	3.182	35,731	402	33	53	62,660	456.192
Totale dell'anno . . .	40,581	10,835	222,703	997	170	53	275,339	2,058,974

(1) Notizie ricavate dai registri di contabilità del Commissariato dell'emigrazione.

Emigranti partiti negli anni 1902 e 1903, classificati per porti d'imbarco e per nazionalità (1).

Tav. II.

ANNI	PORTI D'IMBARCO					NAZIONALITÀ		TOTALE
	Genova	Nápoli	Palermo	Hâvre	Altri porti	Italiani	Stranieri	
1902	62,237	167,051	10,931	11.958	57	246,374	(2) 5,860	252,234
1903	62,308	181,681	16,516	14,834	»	265,566	(3) 9,773	275,339

(1) Notizie ricavate dai registri di contabilità del Commissariato dell'emigrazione.
(2) Dei quali, 1725 diretti al Plata, 472 al Brasile, 3578 agli Stati Uniti, 40 all'America Centrale e 45 ai paesi del Pacifico.
(3) Dei quali, 818 diretti al Plata, 320 al Brasile, 8546 agli Stati Uniti. 41 all'America Centrale e 48 ai paesi del Pacifico.

classificati per vettori e per porti d'imbarco (1).

Tav. III.

VETTORI (2)	Porti d'imbarco					Totale
	Genova	Napoli	Palermo	Portoferraio	Hâvre	
Navigazione Generale Italiana	11,981	26,881	2,868	»	»	41,740
La Veloce	14,920	21,732	580	»	»	37,232
Ligure Brasiliana	7,346	1,921	»	»	»	9,367
Italia	8,329	»	»	»	»	8,329
Ottavio Zino	1,718	2,193	»	»	»	3,911
Anonima Genovese	228	»	»	»	»	228
* Del Buono	»	»	»	57	»	57
Anglo-Italiana	»	26,665	1,262	»	»	27,927
La Patria	»	21,611	549	»	»	22,160
Giuseppe Fornari	552	10,857	5,192	»	»	16,601
Italo Oberti	27	1,377	»	»	»	1,404
Ercole Saviotti	297	995	»	»	»	1,292
Norddeutscher Lloyd	4,888	23,662	»	»	»	28,550
Hamburg-Amerika Linie	614	13,602	470	»	»	14,686
Dominion Line	407	14,417	»	»	»	14,824
Compagnie Générale Transatlantique	»	»	»	»	11,958	11,958
Transports Maritimes	9,246	»	»	»	»	9,246
Transatlantica di Barcellona	1,114	967	»	»	»	2,081
Luis Huguet y Furriol	366	110	»	»	»	476
* Messageries Maritimes	»	61	»	»	»	61
* Società Kosmos	204	»	»	»	»	204
	62,237	167,051	10,931	57	11,958	252,234

(1) Notizie ricavate dai registri di contabilità del Commissariato dell'emigrazione.

(2) Le Società e gli armatori segnati con asterisco non hanno patente di vettore, ai sensi dell'art. 13 della legge sull'emigrazione; ma sono stati autorizzati ad imbarcare passeggieri di 3ª classe per paesi transoceanici poco frequentati dai nostri emigranti, ai sensi dell'articolo 18 della legge medesima.

Emigranti partiti dai porti italiani e dal porto di Hâvre nell'anno 1903, classificati per vettori e per porti d'imbarco (1).

Segue Tav. III.

VETTORI (1)	PORTI D'IMBARCO				TOTALE
	Genova	Napoli	Palermo	Hâvre	
Navigazione Generale Italiana	15,211	23,707	3,115	»	42,033
La Veloce	14,849	28,674	3,167	»	46,690
Ligure Brasiliana	3,568	198	»	»	3,766
Italia	9,909	2,746	»	»	12,655
Ottavio Zino	1,067	3,062	»	»	4,129
Anonima Genovese	144	»	»	»	144
Anglo-Italiana	»	24,760	1,265	»	26,025
La Patria	»	25,072	1,052	»	26,124
Giuseppe Fornari	117	9,106	6,377	»	15,600
Ercole Saviotti	953	2,399	»	»	3,352
Giacomo Rossi	»	1,053	249	»	1,302
Norddeutscher Lloyd	4,568	24,948	»	»	29,516
Hamburg-Amerika Linie	672	13,679	1,235	»	15,586
Dominion Line	601	16,320	56	»	16,977
Compagnie Générale Transatlantique	»	»	»	14,834	14,834
Transports Maritimes	8,564	»	»	»	8,564
Transatlantica di Barcellona	1,915	5,007	»	»	6,922
Cunard Line	»	338	»	»	338
White Star Line	»	551	»	»	551
* Messageries Maritimes	»	61	»	»	61
* Società Kosmos	170	»	»	»	170
	62,308	181,681	16,516	14,834	275,339

(1) Si vedano le note a pagina precedente.

BANDIERE	ANNI	Porti d'imbarco					TOTALE
		Genova	Napoli	Palermo	Portoferraio	Hâvre	
Italiana	1902	40,878	55,861	3,458	57	»	100,254
	1903	41,358	65,473	6,749	»	»	113,580
Francese	1902	9,246	21,971	549	»	11,958	43,724
	1903	8,564	21,499	834	»	14,834	45,731
Tedesca	1902	9,674	37,264	470	»	»	47,408
	1903	9,753	38,627	1,235	»	»	49,615
Inglese	1902	959	50,878	6,454	»	»	58,291
	1903	718	51,075	7,698	»	»	59,491
Spagnuola	1902	1,480	1,077	»	»	»	2,557
	1903	1,915	5,007	»	»	»	6,922
Totale	1902	62,237	167,051	10,931	57	11,958	252,234
	1903	62,308	181,631	16,516	»	14,834	275,330

(1) Notizie ricavate dai registri di contabilità del Commissariato dell'emigrazione.

Emigranti partiti per paesi transoceanici negli anni 1902 e 1903 dai porti di Genova, Napoli, Palermo e Hâvre, classificati secondo i paesi di destinazione e secondo la bandiera dei piroscafi (1).

Tav. V.

BANDIERE	Anni	Paesi di destinazione: Plata	Brasile	Stati Uniti	America Centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale
Italiana	1902	22,955	19,114	57,763	365	57	»	100,254
	1903	28,994	8,649	75,497	440	»	»	113,580
Francese	1902	4,470	4,837	34,389	28	»	»	43,724
	1903	6,439	2,186	37,106	»	»	»	45,731
Tedesca	1902	3,968	»	43,174	»	204	62	47,408
	1903	4,343	»	45,049	»	170	53	49,615
Inglese	1902	»	»	58,291	»	»	»	58,291
	1903	»	»	59,491	»	»	»	59,491
Spagnuola	1902	707	»	1,728	122	»	»	2,557
	1903	805	»	5,560	557	»	»	6,922
Totale	1902	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234
	1903	40,581	10,835	222,703	997	170	53	275,339

Emigranti partiti per paesi transoceanici negli anni 1902 e 1903, classificati secondo la bandiera dei piroscafi (1).

Tav. VI.

BANDIERE dei piroscafi	Emigranti trasportati: 1902 – Cifre effettive	1902 – Per cento	1903 – Cifre effettive	1903 – Per cento
Italiana	100,254	39.74	113,580	41.25
Straniera	151,980	60.26	161,759	58.75
Francese	43,724	17.34	45,731	16.61
Tedesca	47,408	18.80	49,615	18.02
Inglese	58,291	23.11	59,491	21.61
Spagnuola	2,557	1.01	6,922	2.51
Totale	252,234	100.00	275,339	100.00

(1) Notizie ricavate dai registri di contabilità del Commissariato dell'emigrazione.

classificati per vettori e per paesi di destinazione (1).

Tav. VII.

VETTORI (2)	Paesi di destinazione						Totale
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America Centrale	Stati del Pacifico	Australia	
Navigazione Generale Italiana	7,535	1,983	32,222	»	»	»	41,740
La Veloce	10.007	6,643	20,217	365	»	»	37,232
Ligure Brasiliana	»	8,326	941	»	»	»	9,267
Italia	8,329	»	»	»	»	»	8,329
Ottavio Zinc	580	2.109	1,222	»	»	»	3,911
Anonima Genovese	228	»	»	»	»	»	228
* Del Buono	»	»	»	»	57	»	57
Anglo-Italiana	»	»	27,927	»	»	»	27,927
La Patria	»	»	22,132	28	»	»	22,160
Giuseppe Fornari	»	»	16,601	»	»	»	16.601
Italo Oberti	»	»	1,404	»	»	»	1.404
Ercole Saviotti	244	53	995	»	»	»	1,292
Norddeutscher Lloyd	»	»	28,488	»	»	62	28,550
Hamburg-Amerika Linie	»	»	14,686	»	»	»	14,686
Dominion Line	»	»	14,824	»	»	»	14,824
Compagnie Générale Transatlantique	»	»	11,958	»	»	»	11,958
Transports Maritimes	4,470	4,776	»	»	»	»	9.246
Transatlantica di Barcellona	231	»	1,728	122	»	»	2,081
Luis Huguet y Furriol	476	»	»	»	»	»	476
* Messageries Maritimes	»	61	»	»	»	»	61
* Società Kosmos	»	»	»	»	204	»	204
	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234

(1) Notizie ricavate dai registri di contabilità del Commissariato dell'emigrazione.

(2) Le Società e gli armatori segnati con asterisco non hanno patente di vettore, ai sensi dell'art. 13 della legge sull'emigrazione; ma sono stati autorizzati ad imbarcare passeggieri di 3ª classe per paesi transoceanici poco frequentati dai nostri emigranti, ai sensi dell'art. 18 della legge medesima.

Emigranti trasportati in paesi transoceanici nell'anno 1903, classificati per vettori e per paesi di destinazione (1).

Segue Tav. VII.

VETTORI (1)	Paesi di destinazione						Totale
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America Centrale	Stati del Pacifico	Australia	
Navigazione Generale Italiana	10,867	479	30,687	»	»	»	42,033
La Veloce	10,666	4,404	31,180	440	»	»	46,690
Ligure Brasiliana	»	3,766	»	»	»	»	3,766
Italia	9,686	»	2,969	»	»	»	12,655
Ottavio Zino	1,021	»	3,108	»	»	»	4,129
Anonima Genovese	144	»	»	»	»	»	144
Anglo-Italiana	»	»	26,025	»	»	»	26,025
La Patria	»	»	26,124	»	»	»	26,124
Giuseppe Fornari	»	»	15,600	»	»	»	15,600
Ercole Saviotti	953	»	2,399	»	»	»	3,352
Giacomo Rossi	»	»	1,302	»	»	»	1,302
Norddeutscher Lloyd	»	»	29,463	»	»	53	29,516
Hamburg-Amerika Linie	»	»	15,586	»	»	»	15,586
Dominion Line	»	»	16,977	»	»	»	16,977
Compagnie Générale Transatlantique	»	»	14,834	»	»	»	14,834
Transports Maritimes	6,439	2,125	»	»	»	»	8,564
Transatlantica di Barcellona	805	»	5,560	557	»	»	6,922
Cunard Line	»	»	338	»	»	»	338
White Star Line	»	»	551	»	»	»	551
*Messageries Maritimes	»	61	»	»	»	»	61
*Società Kosmos	»	»	»	»	170	»	170
	40,581	10,835	222,703	997	170	53	275,339

(1) Si vedano le note a pagina precedente.

Numero d'ordine	VETTORI	Anno 1901 (Quadrimestre Settembre-Dicembre)			Anno 1902		
		Totale degli emigranti trasportati	Emigranti partiti con biglietto prepagato	Per-centuale degli emigranti partiti con biglietto prepagato sul totale degli emigranti trasportati	Totale degli emigranti trasportati	Emigranti partiti con biglietto prepagato	Per-centuale degli emigranti partiti con biglietto prepagato sul totale degli emigranti trasportati
1	Navigazione Gener. Italiana	18,452	5,928	32	41,740	12,350	30
2	La Veloce	17,277	3,991	23	37,232	5,914	16
3	Ligure Brasiliana	4,404	»	»	9,267	118	1
4	Italia	5,122	1,091	21	8,329	2,175	26
5	Ottavio Zino	4,139	»	»	3.911	»	»
6	Anonima Genovese	»	»	»	228	»	»
7	Del Buono	»	»	»	57	»	»
8	Anglo-Italiana	3,665	674	18	27,927	5,689	20
9	La Patria	3,225	415	13	22,160	8,232	37
10	Giuseppe Fornari	3,086	514	17	16.601	7,464	45
11	Italo Oberti	442	»	»	1,404	»	»
12	Ercole Saviotti	1,415	13	1	1,292	14	1
13	Giacomo Rossi.	»	»	»	»	»	»
14	Norddeutscher Lloyd	4,926	1.788	36	28,550	8,950	31
15	Hamburg-Amerika Linie . .	3,639	577	16	14,686	4.296	29
16	Dominion Line.	306	21	7	14,824	4,172	28
17	Compagnie Génér. Trans. (2)	2,486	»	»	11,958	»	»
18	Transports Maritimes. . . .	7,557	75	1	9,246	542	6
19	Transatlantica di Barcellona	261	»	»	2,031	25	1
20	Luis Huguet y Furriol . . .	1,679	11	1	476	22	5
21	Cunard Line.	»	»	»	»	»	»
22	White Star Line.	»	»	»	»	»	»
23	Pacific Steam Ship Nav. Cy. .	»	»	»	»	»	»
24	Messageries Maritimes . . .	15	»	»	61	»	»
25	Società Kosmos	73	»	»	204	»	»
	Totale . . .	82,169	15.098	19	252,234	59,963	23

(1) Notizie ricavate dai registri di contabilità del Commissariato dell'emigrazione.

Anno 1903			Anno 1904 (Trimestre Gennaio-Marzo)			Totale dal 2 settembre 1901 a tutto marzo 1904 (Mesi 31)		
Totale degli emigranti trasportati	Emigranti partiti con biglietto prepagato	Percentuale degli emigranti partiti con biglietto prepagato sul totale degli emigranti trasportati	Totale degli emigranti trasportati	Emigranti partiti con biglietto prepagato	Percentuale degli emigranti partiti con biglietto prepagato sul totale degli emigranti trasportati	Emigranti trasportati	Emigranti partiti con biglietto prepagato	Percentuale degli emigranti partiti con biglietto prepagato sul totale degli emigranti trasportati
42,033	9,684	23	9,468	2,464	26	111,693	30,426	27
46,690	14,881	32	10,376	3,818	37	111,575	28,604	26
3,766	76	2	675	20	3	18,112	214	1
12,655	2,836	22	2,185	573	26	28,891	6,675	24
4,129	»	»	804	»	»	12,943	»	»
141	»	»	87	»	»	459	»	»
»	»	»	»	»	»	57	»	»
26,025	5,681	22	7,605	1,323	17	65,222	13,367	20
26,124	7,747	30	7,128	2,119	30	58,632	18,513	32
15,600	8,151	52	2,241	1,552	69	37,528	17,681	47
»	»	»	»	»	»	1,846	»	»
3,332	»	»	1,726	»	»	7,785	27	»
1,302	»	»	»	»	»	1,302	»	»
29,516	8,356	28	8,835	1,941	22	71,877	21,035	29
15,586	4,403	28	4,099	1,183	29	38,010	10,459	28
16,977	5,708	34	»	»	»	32,107	9,901	31
14,334	»	»	3,284	»	»	32,562	»	»
8,564	1,073	13	1,654	291	18	27,021	1,981	7
6,922	1419	21	2,163	562	26	11,427	2,006	18
»	»	»	»	»	»	2,155	33	2
338	51	15	984	179	18	1,322	230	17
561	353	64	5,002	1,131	23	5,553	1484	27
»	»	»	35	»	»	35	»	»
61	»	»	11	»	»	148	»	»
170	»	»	88	»	»	535	»	»
275,339	70,419	27	68,495	17,156	26	678,237	162,636	25

(2) Per la *Compagnie Générale Transatlantique* non si conosce il numero dei biglietti prepagati.

Tav. IX.

ANNI	PERMANENTE o a tempo indefinito	PERIODICA o temporanea	TOTALE
1876	19.756	89,015	108,771
1877	21,087	78,126	99,213
1878	18,535	77,733	96,268
1879	40.824	79,007	119,831
1880	37,934	81,967	119,901
1881	41,607	94,225	135,832
1882	65,748	95,814	161,562
1883	68,416	100,685	169,101
1884	58,049	88.968	147.017
1885	77,029	80,164	157,193
1886	85,355	82,474	167,829
1887	127,748	87,917	215,665
1888	195,993	94,743	290,736
1889	113,093	105,319	218,412
1890	104.733	112,511	217,244
1891	175,520	118,111	293,631
1892	107,369	116,298	223,667
1893	124,312	122,439	246,751
1894	105,455	119,868	225,323
1895	169,513	123,668	293,181
1896	183,620	123,862	307,482
1897	165,429	134,426	299,855
1898	126,787	156,928	283,715
1899	131,308	177,031	308,339
1900	153,209	199,573	352,782
1901	251,577	281,668	533,245
1902	245,217	286,292	531,509
1903 (1° semestre)	133,701	199,326	333,327

(1) Secondo la statistica annuale, pubblicata dalla Direzione generale della statistica.

Movimento dell'emigrazione nell'anno 1902 e nel 1° semestre dell'anno 1903, per provincie e compartimenti (1).

Tav. X.

PROVINCIE E COMPARTIMENTI	POPOLAZIONE calcolata al 1° gennaio 1903	EMIGRAZIONE — Anno 1902 — Permanente o a tempo indefinito	Anno 1902 — Periodica o temporanea	Anno 1902 — Totale	Primo semestre 1903 — Permanente o a tempo indefinito	Primo semestre 1903 — Periodica o temporanea	Primo semestre 1903 — Totale
Alessandria	820,866	3,492	1,228	4,720	1,573	620	2,193
Cuneo	639,781	1,725	4,850	6,575	650	1,749	2,399
Novara	750,418	1,546	13,469	15,015	983	7,916	8,899
Torino	1,135,550	4,476	10,336	14,812	2,045	4,927	6,972
Piemonte	3,346,615	11,239	29,883	41,122	5,251	15,212	20.463
Genova	955,841	4,576	710	5,286	2,005	236	2,241
Porto Maurizio	144,126	121	140	261	41	124	165
Liguria	1,099,967	4,697	850	5,547	2,046	360	2.406
Bergamo	467,596	460	8,821	9,281	255	6,418	6,673
Brescia	545,974	710	4,258	4,968	333	2,391	2,724
Como	587,471	1,289	11,021	12,310	953	6,108	7,031
Cremona	330,599	115	868	983	28	530	558
Mantova	313,664	457	1,422	1,879	186	1,593	1,779
Milano	1,484,020	858	3,597	4,455	507	2.178	2,685
Pavia	499,807	1,963	550	2,513	686	443	1,129
Sondrio	126,083	938	7,175	8.113	681	2,457	3,138
Lombardia	4,355,214	6,790	37,712	44,502	3,629	22,118	25,747
Belluno	194,936	710	21,781	22,491	273	14,666	14,939
Padova	448,237	206	3,777	3,983	»	3,218	3,218
Rovigo	222,852	1,036	433	1,469	361	562	923
Treviso	416,234	414	5,776	6,190	276	4,062	4,338
Udine	603.201	926	45,125	46,051	652	45,467	46,119
Venezia	406.194	221	1,983	2.204	67	1,540	1,607
Verona	425,444	533	4,136	4,669	288	3,340	3,628
Vicenza	453,771	737	12,181	12,938	341	9,610	9,951
Veneto	3,170,869	4,803	95,192	99,995	2,258	82,465	84,723

(1) Secondo la statistica annuale, pubblicata dalla Direzione generale della statistica.

PROVINCIE E COMPARTIMENTI	POPOLAZIONE calcolata al 1° gennaio 1903	Anno 1902			Primo semestre 1903		
		Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
Bologna	534,375	388	4.409	4.797	205	1,969	2,174
Ferrara	276,546	628	346	974	167	308	475
Forlì	284,108	250	3,596	3,846	59	2.671	2,730
Modena	319,891	924	4,629	5,553	511	2,259	2.770
Parma	297,081	497	3,870	4,367	217	2,071	2,288
Piacenza	247,089	1,084	1.318	2.402	589	921	1,510
Ravenna	237,311	80	1,273	1,353	31	692	723
Reggio nell'Emilia	277,768	315	4,036	4,351	311	2,286	2.597
Emilia	2,474,169	4,166	23,477	27,643	2,090	13,177	15,267
Arezzo	275,381	441	1,501	1,942	67	1,250	1.317
Firenze	956,462	436	5,809	6,245	204	2,898	3,102
Grosseto	148,531	»	130	130	»	168	168
Livorno	124,106	140	1.539	1,679	65	611	676
Lucca	323,414	4,658	5,211	9.869	2,021	2,074	4,095
Massa e Carrara	198,821	1,516	3,118	4.634	940	1,412	2,352
Pisa	324,998	»	3,113	3.113	»	1,424	1.424
Siena	236.962	121	326	447	22	114	136
Toscana	2,588,675	7,312	20,747	28.059	3,919	9,951	13,870
Ancona	306,064	1,030	1,681	2,711	427	1,448	1,875
Ascoli Piceno	249,342	2,511	264	2.775	1,639	620	2,259
Macerata	261,539	2,715	375	3,090	726	467	1,193
Pesaro e Urbino	257,466	1,239	2,532	3,771	1,047	2,518	3,565
Marche	1,074,411	7,495	4.832	12,347	3,839	5,053	8,892
Perugia — *Umbria*	678.182	1.170	4,969	6,139	695	2,716	3,411
Roma — *Lazio*	1.235,343	2,824	5,609	8,433	1,556	4,715	6,271
Aquila	401.473	8,381	6.570	14,951	5,874	2,270	8,144
Campobasso	367,119	15.381	»	15,381	9,115	»	9,115
Chieti	373,780	13.092	»	13,092	8,248	769	9,017
Teramo	313,723	5,753	1,015	6,768	3,929	1,161	5.090
Abruzzi e Molise	1,456 095	42,607	7,585	50,192	27,166	4,200	31,366

PROVINCIE E COMPARTIMENTI	POPOLAZIONE calcolata al 1° gennaio 1903	EMIGRAZIONE					
		Anno 1902			Primo semestre 1903		
		Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
Avellino	403,456	20.946	»	20,946	12,303	»	12,303
Benevento	258,427	3,869	7,841	11,710	»	5,826	5,826
Caserta	793,452	10,474	14,036	24,510	5,617	8,296	13,913
Napoli	1,168,961	7,009	2,759	9,768	3,090	1,967	5.057
Salerno	566.810	17,559	»	17,559	9,802	»	9,802
Campania	3,191,106	59,857	24,636	84,493	30,812	16,089	46,901
Bari delle Puglie	845,545	7,665	»	7,665	5,195	»	5,195
Foggia	433,965	2,036	2,520	4,556	»	3,276	3,276
Lecce	725,864	2,381	573	2,954	233	562	795
Puglie	2,005,374	12,082	3.093	15.175	5,428	3,838	9,266
Potenza — *Basilicata*	490,705	14,085	11	14,096	7,174	13	7,187
Catanzaro	480,811	15,060	»	15,060	9,235	»	9,235
Cosenza	467,974	9.031	»	9.031	4,635	»	4,635
Reggio di Calabria	435,081	8,405	3,422	11,827	8,218	618	8,836
Calabrie	1,383,866	32,496	3,422	35,918	22,088	618	22,706
Caltanissetta	335,476	1,577	869	2,446	1,339	645	1,984
Catania	722,984	2,419	1,724	4,143	777	1,741	2,518
Girgenti	378,930	4,083	2,552	6,635	1,130	2,583	3,713
Messina	553,477	2,136	9,613	11,749	»	10,576	10,576
Palermo	798,346	17,639	5,056	22,695	9,297	2,393	11,690
Siracusa	438,148	1,889	421	2,310	1,207	52	1,259
Trapani	378.880	3,851	637	4,488	2,000	36	2,036
Sicilia	3,606,291	33,594	20,872	54,466	15,750	18,026	33,776
Cagliari	490,698	»	2,467	2,467	»	743	743
Sassari	313,667	»	915	915	»	332	332
Sardegna	804,365	»	3,382	3,382	»	1,075	1,075
REGNO	32,961,247	245,217	286,292	531,509	133,701	199,626	333,327

Riassunto dell'emigrazione avvenuta nell'anno 1902 e nel 1° semestre dell'anno 1903, per compartimenti (1).

Tav. XL

COMPARTIMENTI	POPOLAZIONE calcolata al 1° gennaio 1903	Anno 1902			Primo semestre 1903		
		Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale	Permanente o a tempo indefinito	Periodica o temporanea	Totale
Piemonte	3,346,615	11,239	29,883	41,122	5,251	15,212	20,463
Liguria	1,099,967	4,697	850	5,547	2,046	360	2,406
Lombardia	4,355,214	6,790	37,712	44,502	3,629	22,118	25,747
Veneto	3,170,869	4,803	95,192	99,995	2,258	82,465	84,723
Emilia	2,474,169	4,166	23,477	27,643	2,090	13,177	15,267
Toscana	2,588,675	7,312	20,747	28,059	3,919	9,951	13,870
Marche	1,074,411	7,495	4,852	12,347	3,839	5,053	8,892
Umbria	678,182	1,170	4,969	6,139	695	2,716	3,411
Lazio	1,235,343	2,824	5,609	8 433	1,556	4,715	6,271
Abruzzi e Molise	1,456,095	42,607	7,585	50,192	27,166	4,200	31,366
Campania	3,191,106	59,857	24,636	84,493	30,812	16,089	46,901
Puglie	2,005,374	12,082	3,093	15,175	5,428	3,838	9,266
Basilicata	490,705	14,085	11	14,096	7,174	13	7,187
Calabrie	1,383,866	32,496	3,422	35,918	22,088	618	22,706
Sicilia	3,606,291	33,594	20,872	54,466	15,750	18,026	33,776
Sardegna	804,365	»	3,382	3,382	»	1,075	1,075
Regno	32,961,247	245,217	286,292	531,509	133,701	199,626	333,327

(1) Secondo la statistica annuale, pubblicata dalla Direzione generale della statistica.

EMIGRAZIONE	Emigranti divisi per sesso e per età				
	Maschi	Femmine	Totale	dei quali in età di non oltre i 14 anni compiti	
				Maschi	Femmine
Propria	190,540	54,677	245,217	19,031	12,734
Temporanea	249,269	37,023	286,292	10,763	5,633
Totale . . .	439,809	91,700	531,509	29,794	18,367

Emigranti nel 1902, classificati secondo la professione o condizione Questa tavola comprende i soli individui di età superiore ai 14 anni) (1).

Tav. XIII.

PROFESSIONI E CONDIZIONI	Emigrazione			
	propria		temporanea	
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine
Agricoltori, contadini, ecc.	93,301	22,841	74,110	11,094
Muratori e scalpellini	13,344	1,079	54,792	514
Terraiuoli, braccianti, ecc.	35,322	7,784	81,770	8,310
Artigiani ed operai	14,478	3,665	15,528	4,037
Albergatori, trattori, ecc.	1,442	326	1,134	226
Commercianti e industriali	1,400	142	1,628	159
Pittori, scultori, ecc.	279	4	459	6
Addetti all'esercizio della medicina, ecc.	88	33	200	44
Esercenti altre professioni liberali	991	307	1,023	348
Artisti di teatro	142	136	603	271
Domestici e nutrici	926	1,275	1,289	3,527
Esercenti mestieri girovaghi	534	71	1,709	159
Di altra condizione o professione	3,281	2,935	3,289	1,832
Di condizione o professione ignota	981	1,345	972	863
Totale degli emigranti di età sup. ai 14 anni	171,509	41,943	238,506	31,390

(1) Secondo la statistica annuale, pubblicata dalla Direzione generale della statistica.

Emigranti nel 1902, classificati per paesi di destinazione (1).

Tav. XIV.

PAESI DI DESTINAZIONE	Emigrazione		
	propria	temporanea	Totale
Austria	1,579	42,559	44,138
Ungheria	121	10,060	10,181
Belgio e Olanda	202	657	859
Francia	6,426	53,351	59,777
Germania	720	52,165	52,885
Gran Bretagna e Irlanda e possedimenti europei	735	3,028	3,763
Russia	153	1,907	2,060
Scandinavia	14	91	105
Serbia, Rumenia, Grecia e Turchia d'Europa	1,010	2,422	3,432
Spagna e Portogallo	291	677	968
Svizzera	1,821	48,412	50,233
Europa (senza distinzione di paesi)	219	7,446	7,665
Totale per l'Europa	13,291	222,775	236,066
Algeria	1,144	1,476	2,620
Egitto	1,204	712	1,916
Tunisia	2,201	3,922	6,123
Africa (senza distinzione di paesi)	514	598	1,112
Totale per l'Africa	5,063	6,708	11,771

(1) Secondo la statistica annuale, pubblicata dalla Direzione generale della statistica.

Anno 1903			Anno 1904 (Trimestre Gennaio-Marzo)			Totale dal 2 settembre 1901 a tutto marzo 1904 (Mesi 31)		
Totale degli emigranti trasportati	Emigranti partiti con biglietto prepagato	Percentuale degli emigranti partiti con biglietto prepagato sul totale degli emigranti trasportati	Totale degli emigranti trasportati	Emigranti partiti con biglietto prepagato	Percentuale degli emigranti partiti con biglietto prepagato sul totale degli emigranti trasportati	Emigranti trasportati	Emigranti partiti con biglietto prepagato	Percentuale degli emigranti partiti con biglietto prepagato sul totale degli emigranti trasportati
42,033	9,684	23	9,468	2,464	26	111,693	30,426	27
46,690	14,881	32	10,376	3,818	37	111,575	28,604	26
3,766	76	2	675	20	3	18,112	214	1
12,655	2,836	22	2,185	573	26	28,291	6,675	24
4,129	»	»	804	»	»	12,943	»	»
141	»	»	87	»	»	459	»	»
»	»	»	»	»	»	57	»	»
26,025	5,681	22	7,605	1,323	17	65,222	13,367	20
26,124	7,747	30	7,123	2,119	30	58,632	18,513	32
15,600	8,151	52	2,241	1,552	69	37,528	17,681	47
»	»	»	»	»	»	1,846	»	»
3,332	»	»	1,726	»	»	7,785	27	»
1,302	»	»	»	»	»	1,302	»	»
29,516	8,356	28	8,835	1,941	22	71,877	21,035	29
15,586	4,403	28	4,099	1,183	29	38,010	10,459	28
16,977	5,708	34	»	»	»	32,107	9,901	31
14,834	»	»	3,284	»	»	32,562	»	»
8,564	1,073	13	1,654	291	18	27,021	1,981	7
6,922	1,419	21	2,163	562	26	11,427	2,006	18
»	»	»	»	»	»	2,155	33	2
338	51	15	984	179	18	1,322	230	17
551	353	64	5,002	1,131	23	5,553	1484	27
»	»	»	35	»	»	35	»	»
61	»	»	11	»	»	148	»	»
170	»	»	88	»	»	535	»	»
275,339	70,419	27	68,495	17,156	26	678,237	162,636	25

(2) Per la *Compagnie Générale Transatlantique* non si conosce il numero dei biglietti prepagati.

Confronto fra l'emigrazione italiana e quella di alcuni altri Stati

Proporzione a 1000 abitanti del numero degli emigranti e

STATI	Densità della popolazione (abitanti per kmq. al 31 dicembre 1901) (1)	Proporzioni							
		Emigrazione per paesi fuori d' Europa							
		1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Italia (3)	113	4.61	3.69	6.00	6.27	5.50	4.36	4.53	5.31
Francia (4)	73	0.15	?	?	?	?	?	?	?
Inghilterra e Galles	215	4.50	3.30	3.69	3.33	3.03	2.87	2.74	3.18
Scozia	57	5.49	3.46	4.35	3.96	3.75	3.58	3.66	4.61
Irlanda	54	11.32	9.16	11.92	9.30	7.88	7.61	9.53	10.28
Germania	104	1.73	0.80	0.72	0.64	0.46	0.41	0.44	0.40
Austria (5)	87	2.01	0.77	1.87	2.07	0.99	1.26	2.16	2.39
Ungheria (6)	59	0.94	0.38	1.09	0.95	0.74	1.21	2.25	2.82
Svizzera	80	1.70	0.92	0.99	0.77	0.56	0.52	0.52	0.80
Svezia	11	7.79	2.00	3.08	3.07	2.07	1.72	2.37	4.04
Norvegia	7	9.32	2.78	3.02	3.21	2.21	2.27	3.09	4.97
Danimarca (7)	64	4.08	1.81	1.57	1.24	0.96	0.99	1.17	1.47
Belgio	227	0.62	0.20	0.21	0.23	0.14	0.14	0.22	0.33
Paesi Bassi	159	1.03	0.24	0.27	0.28	0.16	0.17	0.26	0.37

(1) Dalla « Statistique de la superficie et de la population des contrées de la terre » (Bulletin de l'Institut international de statistique, Tome XII, 2.ème livraison).

(2) Le proporzioni sono state fatte sulle cifre della popolazione calcolata al 1° luglio dei singoli anni. I dati relativi alla popolazione ed al movimento dello stato civile negli Stati esteri sono stati ricavati dal « Report of the Registrar General of births, deaths and marriages in England, 1901 ». Per l'anno 1902 le proporzioni sono state calcolate provvisoriamente sulle cifre di popolazione del 1901, aumentate dell'eccedenza delle nascite sulle morti nello stesso anno.

(3) Tutte le proporzioni relative all'Italia sono state calcolate sulle cifre di popolazione (al 1° luglio di ciascun anno) rettificate in base ai risultati del censimento del 1901.

ıuropei per paesi fuori d'Europa, negli anni dal 1893 al 1902.
ıccedenza dei nati sui morti, parimente per 1000 abitanti.

Tav. XV.

'ER 1000 ABITANTI (2)

		Eccedenza delle nascite sulle morti									
1901	1902	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
8.87	9.07	11.32	10.50	9.85	10.71	12.81	10.58	11.99	9.23	10.52	11.14
?	?	0.19	1.04	—0.46	2.43	2.70	0.87	0.81	0.67	1.86	2.15
3.42	4.16	11.57	12.99	11.58	12 60	12.19	11.76	10.87	10.52	11.62	12.29
4.66	5.79	11.51	12.78	10.60	13.75	11.57	12.08	11.65	11.06	11.61	11.97
8.75	9.46	5.05	4.76	4.76	7.04	5.04	5.10	5.38	3.10	4.92	5.42
0 39	0.54	12.17	13.57	13.96	15.46	14.65	15.57	14.39	13.56	15.09	»
2.46	3.55	10.81	8.90	10.47	11.69	11.79	11.22	11.66	11.95	12.71	»
3.68	4.23	11.43	11.01	12.09	11.58	11.81	9.74	12.10	12.41	12.39	»
0.89	1.07	7.77	7.17	8 04	10.20	10.52	10.16	11.28	9.30	11.12	11.52
4.77	5.74	10.53	10.72	12.30	11.55	11.32	12.03	8.70	10.16	10.82	»
5.71	9.00	14.39	12.85	14.96	15.23	14.70	15.02	14 05	14.27	14.81	»
1.90	2.75	11.69	12.69	13.21	14.74	13.15	14.76	12.47	12.88	14.05	14.69
0.41	0.50	12.24	13.28	11.99	11.51	11.75	11.01	9.98	9.67	12.35	»
0.36	0.43	10.96	10.53	10 63	15.52	15.62	14.87	14.88	13.68	15.02	15.56

(4) Non si hanno, per la Francia, dati sul movimento dell'emigrazione fuori d'Europa, posteriori al 1893.

(5) Le cifre si riferiscono agli emigranti austriaci partiti dai porti tedeschi e dai porti di Genova, An-ersa, Amsterdam, Rotterdam, Havre, Marsiglia, Bordeaux, Boulogne e Cherbourg, avvertendosi che le ifre dei porti di Genova, Anversa e dei porti francesi, meno che per alcuni anni, comprendono anche gli migranti ungheresi.

(6) Compresi Fiume e la Croazia e Slavonia. Le cifre si riferiscono agli emigranti ungheresi partiti dai orti tedeschi e da quelli di Amsterdam e di Rotterdam e, per alcuni anni, anche a quelli partiti dai porti i Genova e di Anversa.

(7) Regno propriamente detto, cioè non comprese l'Islanda e le Isole Färöer.

Tav. XVI.

Numero degli Italiani imbarcatisi in porti esteri (per qualunque destinazione) negli anni 1876-1903 (1).

NB. — Diamo, per ciascun porto, le cifre che potemmo trovare nelle statistiche pubblicate, segnando con virgolette gli anni pei quali mancano le cifr

ANNI	MARSIGLIA (a)	BORDEAUX	LA PALLICE ROCHELLE	SAINT NAZAIRE	HAVRE	BOULOGNE sur/mer	CHERBOURG	ANVERSA	ROTTERDAM	AMBURGO e STETTINO dal 1876 al 1881	BREMA	PORTI INGLESI (b)	TOTALE per i por dai qual si ebber notizie
1876. . . .	6,305	740	»	»	5,715	»	»	»	»	170		»	12,930
1877. . . .	6,992	300	»	»	5,705	»	»	»	»	42		»	13,039
1878. . . .	5,450	145	»	»	8,393	»	»	»	»	30		»	14,018
1879. . . .	10,592	1,865	»	»	6,733	»	»	»	»	23		»	19,213
1880. . . .	9,009	203	»	»	7,071	»	»	»	»	32		»	16,315
1881. . . .	11,838	3,058	»	»	5,491	»	»	»	»	110		»	20,497
1882. . . .	14,039	4,949	»	»	7,229	»	»	»	»	42	10	»	26,269
1883. . . .	12,009	6,051	»	»	5,484	»	»	»	»	28	16	»	23,589
1884. . . .	5,731	1,893	»	»	4,199	»	»	»	»	88	13	»	11,924
1885. . . .	6,907	2,406	»	155	5,848	»	»	614	»	56	14	»	16,000
1886. . . .	13,474	784	»	84	6,619	»	»	693	»	52	17	»	21,673
1887. . . .	27,145	1,211	»	60	11,015	»	»	624	»	104	30	»	40,198
1888. . . .	33,990	1,234	»	70	10,444	»	»	600	»	66	29	»	46,530

1889. . . .	16,442	1,233	»	»	9,414	»	»	611	»	112	44	»	27,856
1890. . . .	4,254	1,126	»	»	12,854	»	»	794	»	78	29	»	19,135
1891. . . .	2,580	594	»	»	13,796	»	»	1,683	»	88	22	»	18,763
1892. . . .	1,721	345	»	»	8,119	1,763	»	1,511	»	41	13	»	13,513
1893. . . .	1,870	456	»	»	6,584	1,408	»	1,065	»	29	41	»	11,473
1894. . . .	1,916	275	»	»	4,306	124	»	342	»	14	14	2,452	6,991
1895. . . .	1,591	288	»	»	9,119	183	»	423	»	14	8	2,738	11,631
1896. . . .	2,469	378	»	»	11,054	390	»	899	»	21	17	3,448	15,218
1897. . . .	»	288	»	»	7,869	373	»	452	»	22	23	4,061	13,093
1898. . . .	»	»	»	»	8,081	689	»	413	»	16	15	4,224	13,438
1899. . . .	»	»	»	»	9,535	1,535	»	996	151	(c) 45	(c) 25	5,553	18,061
1900. . . .	»	»	»	»	12,816	1,689	»	1,936	77	42	25	7,707	24,292
1901. . . .	»	»	»	»	16,522	1,892	»	2,405	736	96	44	7,185	28,800
1902. . . .	»	142	217	»	(d) 17,455	1,595	754	2,533	1,102	839	181	7,734	32,555
1903. . . .	»	104	278	»	(e) 20,208	1,745	1,129	»	575	1,059	1,538	7,045	32,622

(1) Secondo la statistica annuale, pubblicata dalla Direzione generale della statistica, per gli anni dal 1876 al 1901. Le notizie per gli anni 1902 e 1903 furono ricavate dalle pubblicazioni ufficiali dei singoli Stati.

(a) Non si conosce il numero totale degli Italiani imbarcatisi per l'America nel porto di Marsiglia negli ultimi anni.
(b) Le statistiche inglesi cominciarono solo nel 1897 a tener divisi gli stranieri imbarcatisi nei porti di quello Stato, secondo la rispettiva nazionalità.
(c) Fra i 70 emigranti partiti nel 1899 dai porti di Amburgo e Brema sono compresi 21 emigranti partiti per la Gran Bretagna.
(d) Dei quali, 11,958 partiti direttamente dall'Italia per imbarcarsi nel porto di Havre per gli Stati Uniti.
(e) Dei quali, 14,834 » » » »

Immigrazione italiana in alcuni Stati d'America (1).

Immigranti italiani arrivati nell'Argentina, nell'Uruguay, nel Brasile, negli Stati Uniti e nel Canadà, in ciascuno degli anni 1876-1903.

Tav. XVII.

ANNI	ARGENTINA (a)	URUGUAY	BRASILE (b)	STATI UNITI del Nord (c)	CANADÀ	TOTALE
1876	6,950	»	»	2,979	»	»
1877	7,556	»	»	3,659	»	»
1878	13,514	»	»	5,391	»	»
1879	22,774	»	»	9,041	»	»
1880	18,416	»	»	12,781	»	»
1881	20,506	»	»	20,103	»	»
1882	29,587	4,045	10,562	29,437	»	73,631
1883	37,043	4,573	12,569	29,537	»	83,722
1584	31,983	5,364	7,933	14,493	»	59,773
1885	63,501	8,805	17,589	15,485	»	105,380
1886	43,328	5,510	14,336	30,565	»	93,739
1887	67,139	5,422	40,157	46,256	»	158,974
1888	75,029	6,671	104,353	47,856	»	233,909
1889	88,647	15,047	36,124	30,238	»	170,056
1890	39,122	12,873	31,275	62,969	»	146,239
1891	15,511	4,559	132,326	69,297	»	221,693
1892	27,850	4,966	55,049	61,434	»	149,299
1893	37,977	2,894	58,552	70,570	»	169,993
1894	37,699	4,255	34 872	39,827	»	116,653
1895	41,203	3,557	97,344	44,003	»	186,107
1896	75,204	5,046	96,324	(d) 20,076	»	(f) 196,650
1897	44,678	3,651	78,915	(e) 59,431	»	186,675
1898	39,135	2,894	33,272	(e) 58,613	»	133,914
1899	53,295	3,219	?	(e) 77,419	»	»
1900	52,143	3,211	?	(e) 100,135	»	»
1901	58,314	3,777	?	(e) 135,996	5,045	»
1902	30,484	2,823	?	(e) 178,375	3,914	»
1906	37,293	2,961	?	(e) 230,622	3,269	»

(1) Secondo la statistica annuale, pubblicata dalla Direzione generale della statistica, per gli anni dal 1876 al 1901. Le notizie per gli anni 1902 e 1903 furono ricavate dalle pubblicazioni ufficiali dei singoli Stati.

(a) Non sono compresi quelli arrivati da Montevideo.

(b) Per gli anni dal 1882 al 1886, le cifre indicate si riferiscono agli immigranti italiani sbarcati a Rio Janeiro. A cominciare dal 1890, oltre l'immigrazione nel porto di Rio Janeiro, la statistica brasiliana ha incluso gli immigranti sbarcati in altri porti del Brasile.

(c) Le cifre si riferiscono all'immigrazione *netta*, cioè agli Italiani arrivati con l'intenzione di stabilirsi nel paese.

(d) Questa cifra si riferisce all'immigrazione negli Stati Uniti del Nord nel primo semestre 1896.

(e) Le cifre dell'immigrazione negli Stati Uniti, a partire dall'anno 1897, non si riferiscono all'anno solare, ma all'anno fiscale che va dal 1° luglio dell'anno precedente al 30 giugno di quello indicato.

(f) In questo totale è compresa l'immigrazione negli Stati Uniti solamente pel 1° semestre 1896.

1902 e 1903, classificati secondo i paesi di provenienza e secondo che erano italiani o stranieri (1).

Tav. XVIII.

ANNI	PORTI	Passeggieri in totale	provenienti dal Plata	provenienti dal Brasile	provenienti dagli Stati Uniti	provenienti dal Centro America	provenienti dall'Australia	italiani di 1ª e di 2ª classe	italiani di 3ª classe	stranieri di 1ª e di 2ª classe	stranieri di 3ª classe
1902	Genova	61 352	22 531	29 202	7 859	1 018	742	4 057	52 490	2 595	2 210
	Napoli	46 138	1 282	499	44 357	»	»	858	40 217	4 644	419
	Totale	107 490	23 813	29 701	52 216	1 018	742	4 915	92 707	7 239	2 629
1903	Genova	63 328	25 954	29 562	5 571	1 050	1 191	3 765	52 225	3 622	3 716
	Napoli	73 699	859	178	72 662	»	»	668	68 420	4 382	229
	Totale	137 027	26 813	29 740	78 233	1 050	1 191	4 433	120 645	8 004	3 945

Passeggieri trasportati da piroscafi diretti ai porti dello Stato, in ciascun trimestre degli anni 1902 e 1903, classificati secondo i paesi di provenienza e secondo che erano italiani o stranieri (1).

Tav. XIX.

TRIMESTRI	Passeggieri in totale	provenienti dal Plata	provenienti dal Brasile	provenienti dagli Stati Uniti	provenienti dal Centro America	provenienti dall'Australia	italiani di 1ª e di 2ª classe	italiani di 3ª classe	stranieri di 1ª e di 2ª classe	stranieri di 3ª classe
1° trimestre 1902	18 321	6 368	5 100	6 473	198	182	763	15 219	1 761	578
2° id.	29 866	6 992	9 782	12 425	411	256	1 614	24 169	3 325	738
3° id.	25 296	6 035	7 164	11 692	334	71	1 512	22 215	966	603
4° id.	34 007	4 418	7 055	21 626	73	233	1 026	31 104	1 187	690
Totale	107 490	23 813	29 701	52 216	1 018	742	4 915	92 707	7 239	2 629
1° trimestre 1903	17 164	5 342	4 389	6 867	159	407	691	13 930	1 738	805
2° id.	26 484	9 903	5 592	10 134	343	512	1 519	20 692	3 008	1 265
3° id.	33 212	7 834	9 260	15 640	311	167	1 284	29 098	1 740	1 090
4° id.	60 167	3 734	10 499	45 592	237	105	939	56 925	1 518	785
Totale	137 027	26 813	29 740	78 233	1 050	1 191	4 433	120 645	8 004	3 945

(1) Notizie fornite dagli ispettori dell'emigrazione e ricavate dalle liste dei passeggieri consegnate agl'Ispettorati dai comandanti dei piroscafi in arrivo nei porti rispettivi.

NB. — Le cifre di questo prospetto non sono tutte sincrone, ma per ogni pae[illegible]

PAESI	Numero degli Italiani censiti o calcolati		
	1881	1891	1901
I. — Europa.			
Austria-Ungheria:			
Austria	39,357	46,312	(a) 63,0[illegible]
Ungheria	4,518	5,896	(b) 9,046
Bosnia e Erzegovina	726	614	5,5[illegible]
Belgio	1,153	1,709	3,543
Bulgaria e Rumelia orientale	922	1,025	(d) 1,5[illegible]
Creta	257	100	(e) [illegible]
Danimarca	78	11	[illegible]
Francia	240,733	295,741	(g) 291,[illegible]
Germania	7,096	15,411	(h) 69,7[illegible]
Gran Bretagna e Irlanda:			
Inghilterra e Galles	(i) 6,504	(i) 9,909	(l) 24,[illegible]
Scozia	(i) 398	(i) 749	(l) 4,[illegible]
Irlanda	(i) 357	(i) 263	(l) [illegible]
Malta	1 303	1,138	(i) 1,1[illegible]
Gibilterra	139	58	[illegible]

Questa tavola fu compilata dal cav. Luigi Grimaldi-Casta, sui documenti raccolti dal Commissaria[illegible]

I dati del 1881 sono tolti dal volume intitolato *Censimento degli Italiani all'estero* (dicembre 18[illegible] Roma, tip. di C. Verdesi, 1884.

Quelli del 1891 sono ricavati dal volume intitolato *Emigrazione e colonie*, pubblicato dal Mi[illegible] stero degli affari esteri (Roma, tip. Nazionale di G. Bertero, 1893), con qualche correzione.

I dati, infine, del 1901 sono desunti direttamente dai volumi dei censimenti esteri, ovvero [illegible] risposte degli agenti diplomatici e consolari italiani all'estero alla circolare 29 novembre 1900 [illegible] del Ministero degli affari esteri.

È da avvertire che i dati del 1901 sono ancora soggetti a verificazione, per nuovi docume[illegible] informazioni che si attendono.

(*a*) 21,099 a Trieste e nel Trentino; 10,618 nel Tirolo; 6,889 a Gorizia ed a Gradisca.

(*b*) 2,214 a Fiume; 2,647 in Croazia e Slavonia; 4,185 in Ungheria.

Stati o secondo estimazioni fatte dagli agenti diplomatici e consolari, per gli anni 1881 e 1891.

sono indicate le date dei rispettivi censimenti o estimazioni.

Tav. XX.

Fonti 1881	Fonti 1891	Fonti 1901
Censimento 31 dicembre 1880. . .	Censimento 31 dicembre 1890 . .	Censimento 31 dicembre 1900.
Censimento 31 dicembre 1880. . .	Censimento 31 dicembre 1890 . .	Censimento 31 dicembre 1900.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1900 (*c*).
Censimento 31 dicembre 1880. . .	Censimento 31 dicembre 1890 . .	Censimento 31 dicembre 1900.
Censimento 1-13 gennaio 1881 ed estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento 31 dicembre 1900.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*f*).
Censimento 1° febbraio 1880. . .	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento 1° febbraio 1901.
Censimento 18 dicembre 1881. . .	Censimento 12 aprile 1891	Censimento 29 marzo 1896.
Censimento 1° dicembre 1880 . .	Censimento 1° dicembre 1890. . .	Censimento 1° dicembre 1900.
Censimento 4 aprile 1881.	Censimento 6 aprile 1891.	Censimento 1° aprile 1901.
Censimento 4 aprile 1881.	Censimento 6 aprile 1891.	Censimento 1° aprile 1901.
Censimento 4 aprile 1881.	Censimento 6 aprile 1891.	Censimento 1° aprile 1901.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Censimento 6 aprile 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*m*).
Censimento 4 aprile 1881.	Estimazioni dei consoli, aprile 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*n*).

(c) Rapporto del console generale a Budapest, 27 gennaio 1902. Secondo il censimento locale del 22 aprile 1895: 1672.

(f) Compresi i Levantini, che, secondo l'agente diplomatico a Sofia (rapporto 24 giugno 1901), erano, nel febbraio di quell'anno, in numero di 504.

(g) Compresi 441 fra soldati di presidio, carabinieri e rispettive famiglie, e 134 pescatori baresi.

(h) Rapporto del console generale alla Canea, 23 luglio 1901.

(i) Non compresi i naturalizzati, che si stimano 300,000.

(k) 22,407 in Prussia; 20,952 in Alsazia-Lorena.

(l) Italiani fissi.

(l) Nati in Italia.

(m) Rapporto del console generale a Malta, settembre 1901.

(n) Da elenco nominativo (Rapporto del console a Gibilterra, febbraio 1901).

PAESI	Numero degli Italiani censiti o calcolati		
	1881	1891	1901
Segue I. — **Europa.**			
Grecia	3,273	7,474	11,000
Lussemburgo	318	881	7,465
Monaco	3,437	5,000	7,200
Montenegro	11	27	35
Paesi Bassi	253	185	(*d*) 232
Portogallo	599	500	547
Rumania	1,762	5,300	8,841
Russia europea	2,938	3,200	(*e*) 3,428
San Marino	1,430	1,550	(*g*) 1,550
Serbia	463	(?) 30	(*h*) 541
Spagna	8,325	3,377	5,058
Svezia	62	200	166
Norvegia	84		156
Svizzera	41,645	41,881	(*i*) 117,059
Turchia europea (Possedimenti diretti)	11,731	12,812	15,321
Totale **Europa**	380,352	461,843	654,053

(*a*) Rapporto della Legazione in Atene, 25 settembre 1901.
(*b*) Rapporto del console generale a Nizza, settembre 1901 (V. Emigrazione e Colonie - Edizione :90 vol. 1°, pag. 326).
(*c*) Da elenco nominativo (Rapporto della Legazione a Cettigne, 13 dicembre 1901).
(*d*) Si tratta degli individui con dimora abituale. Non si hanno dati circa quelli di passaggio.
(*e*) Distretto di Odessa 2000; Distretto di Pietroburgo 400; Caucaso intero 410.
Finlandia. Ad Abo, nessuno; per Helsingfors non si ebbero notizie.
(*f*) Rapporti dei consoli dei distretti, 1901-1902.

Fonti		
1881	1891	1901
Censimento 1879 ed estimazioni dei consoli, 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (a).
Censimento speciale degli Italiani, 19 dicembre 1882.	Estimazioni dei consoli, aprile 1893	Censimento 1° dicembre 1900.
Censimento 1° gennaio 1883 . . .	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1898 (b).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (c).
Censimento 31 dicembre 1879. . .	Censimento 31 dicembre 1889 . .	Censimento 31 dicembre 1899.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento 1° dicembre 1900.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento dicembre 1899.
Censimenti di Pietroburgo e di Riga 15 e 29 dicembre 1881 ed estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (f).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento 31 dicembre 1900.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Censimento 31 dicembre 1887 . .	Censimento 31 dicembre 1900.
Censimento 31 dicembre 1880 . .	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento 31 dicembre 1900.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento 3 dicembre 1900.
Censimento 1° dicembre 1880 . .	Censimento 1° dicembre 1888 . .	Censimento 1° dicembre 1900.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (l).

(g) Si è ripetuta la cifra del 1891, non avendosi dati più recenti.

(h) I quattro quinti circa di essi hanno residenza stabile nel paese. Dei detti 541 Italiani, 378 erano nati in Italia (Rapporto della Legazione a Belgrado, 23 aprile 1904).

(i) 29,285 Ticino; 14,102 Vaud; 12,305 Zurigo; 10,211 Ginevra; 7741 Berna; 7745 Grigioni; 6640 Vallese; 5062 S. Gallo; 4534 Neuchâtel; 2660 Basilea città; 2544 Argovia; 2086 Lucerna. Si calcola che nella stagione in cui venne eseguito il censimento federale fossero già rimpatriati buona parte degli operai costituenti l'emigrazione temporanea (Rapporto del console a Zurigo, 18 marzo 1904).

(l) Rapporto dell'Ambasciata a Costantinopoli, 28 dicembre 1901.

PAESI	Numero degli Italiani censiti o calcolati 1881	1891	1901
II. — Africa.			
Abissinia	11	12	34
Algeria (Francia)	33,693	(?) 15,165	38,791
Azzorre (Portogallo)	»	»	17
British East Africa e Uganda	»	»	19
Canarie (Spagna)	54	»	?
Colonia tedesca dell'Africa orientale	»	»	35
Congo (Stato Libero del)	»	60	170
Delagoa (Baia di) (Portogallo)	»	30	(d) 30
Egitto	16,302	29,000	38,[illegible]
Eritrea (Italia)	?	?	1,574
Guinea inglese	3	4	?
Madagascar (Francia)	»	1	?
Madera (Portogallo)	34	»	4
Marocco	130	50	(g) 70
Mauritius (Isola) (Inghilterra)	24	»	?
Majotta, Nossi-Bé, Riunione (Francia)	19	»	?
Possedimenti inglesi dell'Africa meridionale: Rhodesia	»	»	[illegible]
Possedimenti inglesi dell'Africa meridionale: Transvaal	»	60	
Possedimenti inglesi dell'Africa meridionale: Orange River Colony	»	10	
Possedimenti inglesi dell'Africa meridionale: Natal	»	»	750
Possedimenti inglesi dell'Africa meridionale: Colonia del Capo	79	210	1,5[illegible]

(a) Rapporto del Ministro ad Addis Abeba, 18 marzo 1904.
(b) Rapporto del console a Zanzibar, 2 aprile 1904.
(c) Rapporto del console a Matadi, 5 febbraio 1902. Secondo le notizie pubblicate nel *Bollettino dell'em[illegible]zione* 1903, n. 15, la colonia italiana nel Congo sarebbe di circa 200 persone.
(d) Si è ripetuta la cifra del 1891, non avendosi dati più recenti.
(e) Gli Italiani nel distretto di Cairo sarebbero aumentati da 9000 a 12,000, dal 1889 al 1901, e que[illegible] Porto Said, da 3000 a 4000 (Rapporti dei consoli a Cairo e Porto Said). Ammettendo che nel distre[illegible] di Alessandria, il quale nel 1889 contava 17,000 Italiani, siasi verificato un proporzionale aumento.

Fonti		
1881	1891	1901
Notizie fornite dalla Società geografica italiana.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*a*).
Censimento 28 dicembre 1881 . .	Censimento 12 aprile 1891	Censimento 29 marzo 1901.
—	—	Censimento 1 dicembre 1900.
—	—	Estimazioni dei consoli, 1904 (*b*).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	—	—
—	—	Estimazioni dei consoli, 1904 (*b*).
—	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*c*).
—	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, 1889-92 .	Estimazioni dei consoli, 1901 (*e*).
—	—	(*f*)
Censimento 4 aprile 1881	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	Censimento 1 dicembre 1900.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901-(*h*).
Censimento 4 aprile 1881.	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	—
Censimento 1881	—	—
—	—	
—	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*i*).
—	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	
—	—	Estimazioni dei consoli, 1901 (*l*).
Estimazioni dei consoli, 7 marzo 1875.	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	

ottiene per tutto l'Egitto la cifra segnata nel prospetto. Il censimento egiziano del 1° giugno 1897 dà 24,457 Italiani (*Almanach de Gotha*, 1904).

(*f*) Calcolo fatto deducendo dalla popolazione európea (2014) indicata dal Ministero degli affari esteri, gli Europei di nazionalità non italiana, quali risultano dal censimento del 1893 (340).

(*g*) Non compresi gl'indigeni naturalizzati e protetti.

(*h*) Rapporto del Ministro a Tangeri, 27 settembre 1901.

(*i*) Rapporto del console a Cape Town, 7 marzo 1904. Cifra largamente approssimativa.

(*l*) Rapporti del console a Cape Town, 7 marzo e 28 marzo 1904.

PAESI	Numero degli Italiani censiti o calcolati 1881	1891	1901
Segue II. — **Africa.**			
Senegal (Francia)	1	1	(a) 29
Senegambia (Inghilterra)	24	»	?
Seychelles (Isole) (Inghilterra)	»	1	?
Sierra Leone (Inghilterra)	1	7	?
Tripolitania	782	595	704
Tunisia (Francia)	11 106	30,000	(d) 83,000
Zanzibar	»	6	1[illegible]
Totale **Africa**	62 203	75,212	167,837
III. — **Asia.**			
Aden (Inghilterra)	40	27	(g) 33
Cina	143	158	(h) 418
Ceylan (Inghilterra)	36	»	?
Cipro (Inghilterra)	301	?	?
Cocincina (Francia)	9	»	?
Corea	»	»	4
Giappone	(1) 396	33	(l) 7[illegible]
Hong-Kong (Inghilterra)	40	38	63
Indie inglesi	841	549	(o) 1,010
Macao (Portogallo)	4	»	?
Persia	11	12	24
Samos	»	7	3[illegible]

(*a*) Alcuni altri Italiani, forse un centinaio, risiedevano temporaneamente, alla fine del 1901, a Konakry (Guinea francese).
(*b*) Rapporto del console in Rufisque, 15 marzo 1904.
(*c*) Rapporto del console generale a Tripoli, 25 febbraio 1901.
(*d*) Compresi 3000 fra operai forestali e pescatori.
(*e*) Rapporto del console generale a Tunisi (Bollettino dell'emigrazione. 1903, n. 2). Secondo l'*Almanach de Gotha*, 1904, 63,866 nel 1899.
(*f*) Rapporto del console a Zanzibar, 2 aprile 1904.
(*g*) Italiani residenti, come da elenco nominativo (Rapporto del console generale ad Aden, 5 marzo 1904

Fonti		
1881	1891	1901
Censimento 1881	Estimazioni dei consoli, 1891 . .	Estimazioni dei consoli, 1901 (b).
Censimento 4 aprile 1881.	—	—
—	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	—
Censimento 4 aprile 1881.	Estimazioni dei consoli, settembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (c).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1902 (e).
—	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1904 (f).
Censimento 4 aprile 1881.	Estimazioni dei consoli, 1891 . .	Estimazioni dei consoli, 1904 (g).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	*Almanach de Gotha*, 1904 (h).
Censimento 4 aprile 1881.	Estimazioni dei consoli, 1891. . .	—
Censimento 4 aprile 1881	Estimazioni dei consoli, 1891 . .	—
Censimento 1881	—	—
—	—	Estimazioni dei consoli, 1901 (i).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (m).
Censimento 4 aprile 1881.	Estimazioni dei consoli, 1891. . .	Estimazioni dei consoli, 1901 (n).
Censimento 17 febbraio 1881 . . .	Estimazioni dei consoli, 1891. . .	Censimento aprile 1901.
Censimento 31 dicembre 1878 . .	—	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, aprile 1892.	Estimazioni dei consoli, 1901 (p).
—	*Almanach de Gotha*, 1892.	*Almanach de Gotha*, 1903.

(h) Nei soli porti aperti nel 1902. Secondo il console a Shanghai (Rapporto 25 febbraio 1891) sarebbero 190, escluse le provincie finitime ad Hong-Kong, e le suore ed i missionari all'interno.

(i) Rapporto del console a Shanghai, 25 febbraio 1901.

(l) 59 stabili e 20 di passaggio.

(m) Rapporto della Legazione a Tokio, 27 novembre 1901.

(n) Rapporto del console a Hong-Kong, 14 dicembre 1901.

(o) Si tratta dei nati in Italia. Di essi, 559 nella provincia di Bombay, 96 nella Birmania, 97 nel Bengala, 79 nelle Provincie unite, 60 a Madras.

(p) Rapporto della Legazione a Teheran, 9 luglio 1901.

PAESI	NUMERO degli Italiani censiti o calcolati 1881	1891	1901
Segue III. — **Asia.**			
Siam	8	20	40
Stabilimenti dello Stretto (Inghilterra)	80	60	(b) [illegible]
Turchia asiatica	5,622	7,693	(d) 8,906
Totale **Asia**	7,531	8,602	10,641
IV. — **Oceania.**			
Australasia britannica:			
Stati Uniti di Australia — Victoria	(f) 947	(f) 1,700	(f) 1,527
Stati Uniti di Australia — Australia meridionale	130	186	316
Stati Uniti di Australia — Nuova Galles del Sud	716	1,477	1,577
Stati Uniti di Australia — Queensland	250	438	843
Stati Uniti di Australia — Australia occidentale	10	34	1,354
Stati Uniti di Australia — Tasmania	9	77	[illegible]
Nuova Zelanda	483	397	425
Figi (Isole) (Inghilterra)	1	1	»
Filippine (Stati Uniti)	36	15	(g) 15
Hawai (Isole) (Stati Uniti)	5	10	»
Indie neerlandesi	58	30	(g) 30
Moorea (Francia)	1	»	»
Nuova Caledonia (Francia)	304	»	»
Nuova Irlanda (Germania)	19	»	»
Tahiti (Francia)	2	»	»
Totale **Oceania**	2,971	4,365	6,141

(a) Rapporto del Ministro a Bangkok, 14 marzo 1904.
(b) N. 9 a Singapore; gli altri sparsi.
(c) Rapporto del console a Singapore, 30 ottobre 1901.
(d) 7000 a Smirne e 1000 a Beirut (vedasi anche la nota e).
(e) Rapporti dei consoli dei Distretti, 1901-1902. Il console di Beirut avverte, per ciò che lo riguarda, che si tratta, in gran parte, di persone native del paese, discendenti da Italiani emigrati una cinquan

Fonti		
1881	1891	1901
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (a).
Censimento 4 aprile 1881.	Estimazioni dei consoli, 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (c).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (e).
Censimento 4 aprile 1881.	Censimento 5 aprile 1891.	Censimento 1901.
Censimento 4 aprile 1881.	—	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881	Estimazioni dei consoli, febbraio 1892.	—
Censimento 1881	—	—
Censimento 1881	—	—
Estimazioni dei consoli, 18 febbraio 1882.	—	—
Censimento 1881	—	—

d'anni fa; e che, oltre ai detti 1000 individui stabiliti nel paese, il numero degli operai addetti ai lavori ferroviari nel distretto oscillò per circa due anni (1901-1903) dai 2000 ai 2500 e che 700 ad 800 di quegli operai vi si trovano tuttora (Rapporto 5 marzo 1904).

(f) Nati in Italia.

(g) Si è ripetuta la cifra del 1891, non avendosi dati più recenti.

PAESI	Numero degli Italiani censiti o calcolati		
	1881	1891	1901
V. — América.			
America settentrionale.			
Bermude (Isole) (Inghilterra)	7	»	?
Canadà (Inghilterra)	1.849	6,738	(a) 10,901
Messico	6,103	5,000	5.000
Saint-Pierre e Miquelon (Francia)	2	»	?
Stati Uniti	170,000	286.520	(c) 729,248
Totale	177,961	298.258	745,149
America centrale.			
Continente.			
Costa-Rica	35	450	(d) 450
Guatemala	626	750	600
Honduras indipendente	10	30	40
Honduras inglese	22	»	?
Nicaragua	59	216	(d) 216
Salvador	88	600	(d) 600

(a) Compresi 5721 individui che acquistarono la cittadinanza canadese.

Dei 10,901, 5241 erano nell'Ontario, 2803 nella provincia di Quebec, 1976 nella Colombia britannica, 285 nella Nuova Scozia.

(b) Rapporto del r. Incaricato d'affari a Messico, gennaio 1902 (Bollettino dell'emigrazione, 1902, n. 9.
Secondo il censimento messicano del 28 ottobre 1900, sarebbero 2564.

(c) Si tratta degli individui bianchi nati negli Stati Uniti o fuori degli Stati Uniti, aventi entrambi i genitori od il padre nati in Italia. I nati in Italia erano 484,703.

Secondo il Corinaldi (Rapporto del settembre 1901, pubblicato nel Bollettino dell'emigrazione, 1902, n. 2), i cittadini italiani residenti sarebbero stati in quel tempo 665,000. Il r. Ambasciatore a Washington (lettera 26 febbraio 1904, n. 218) ritiene che alla fine del 1901 (tenuto conto del fatto che la cifra fornita dal censimento del 1° giugno 1900 è universalmente considerata alquanto inferiore al vero, e che nei diciannove mesi che separano la data del censimento dalla fine del [illegible]

42

Fonti		
1881	1891	1901
Censimento 4 aprile 1881.	—	—
Censimento 4 aprile 1881.	Censimento 4 aprile 1891.	Censimento 4 aprile 1901.
Estimazione dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, febbraio 1891.	Estimazioni dei consoli, 1902 (b).
Censimento 1881	—	—
Censimento 1 giugno 1880, ed estimazioni dei consoli, 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento 1 giugno 1900.
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	—
Censimento 31 ottobre 1880, ed estimazioni dei consoli, 31 ottobre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (e).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (f).
Censimento 4 aprile 1881	—	—
Estimazioni dei consoli. 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	—

arrivarono negli Stati Uniti circa 200,000 Italiani; e tenuto pur conto dei rimpatrii, delle nascite e delle morti) il numero degli Italiani residenti si aggirasse intorno ad un milione.

Secondo il detto censimento americano del 1° giugno 1900, le colonie italiane più numerose sarebbero le seguenti:

New York	270,006	Illinois	38,005
Pennsylvania.	94,012	Louisiana.	28,889
New Jersey.	63,151	Connecticut.	27,478
Massachusetts	41,606	Ohio	17,373
California.	41,291	Rhode Island.	12,896

(d) Si è ripetuta la cifra del 1891, non avendosi dati più recenti.

(e) Rapporto del Ministro d'Italia, 24 luglio 1901.

(f) Rapporto del Ministro d'Italia, 22 agosto 1901.

PAESI	Numero degli Italiani censiti o calcolati		
	1881	1891	1901
***Segue* America centrale.**			
Isole.			
Cuba	2,406	3,500	1,607
Haiti { Haiti (Repubblica di)	82	51	(b) 51
Haiti { San Domingo (Repubblica di)	169	»	(c)
Possedimenti danesi:			
San Tommaso	27	»	?
Possedimenti francesi:			
Martinica	11	»	(e) 11
Guadalupa	17	»	?
Possedimenti inglesi:			
Giammaica	32	»	?
Leeward (Isole)	1	»	?
Santa Lucia	3	»	?
Trinità	32	»	?
Possedimenti olandesi:			
Curaçao	18	6	(g)
Totale	3,638	5,613	3,573
America meridionale.			
Argentina	254,388	452,000	(i) 618,000
Bolivia	50	350	(m) 350

(a) Rapporto del Ministro all'Avana, 12 marzo 1904.
(b) Si è ripetuta la cifra del 1891, non avendosi dati più recenti.
(c) Numero insignificante.
(d) Rapporto della r. Legazione, 22 giugno 1901.
(e) Italiani residenti. Molti altri però sono di passaggio.
(f) Rapporto del console a Fort-de-France, 25 marzo 1904.
(g) Molti di passaggio.

Fonti		
1881	**1891**	**1901**
Estimazioni dei consoli. 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1903 (*a*).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli. agosto 1892.	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	—	Estimazioni dei consoli, 1901 (*d*).
Censimento 9 ottobre 1880. . . .	—	—
Censimento 1881	—	Estimazioni dei consoli, 1904 (*f*). —
Censimento 4 aprile 1881.	—	—
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*h*).
Censimento della provincia di Buenos Aires, 9 ottobre 1880, ed estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1900 (*l*).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, aprile 1891.	Estimazioni dei consoli, 1902 (*n*).

) Rapporto del console, 28 giugno 1901.

) Numero forse inferiore al vero, di cui 225,000 nella città di Buenos Aires; 227,000 nella provincia di Buenos Aires; 152,000 nella provincia di Santa Fè.

) Rapporti dei consoli, 1901 (Pubblicati in parte nel Bollettino dell'emigrazione, 1902, n. 8, e 1903, n. 3).

n) Italiani residenti.

) Rapporto del console a La Paz, 17 gennaio 1902.

PAESI	Numero degli Italiani censiti o calcolati		
	1881	1891	1901
Segue **America meridionale.**			
Brasile	82,196	554,000	(a) 1.000,000
Chili	3,078	10,300	7,587
Colombia	1,422	1,422	?
Panama			1.000
Equatore	317	700	700
Falkland (Isole) (Inghilterra)	7	»	?
Guyana francese	33	»	?
Guyana inglese	5	»	?
Guyana olandese	»	3	?
Paraguay	3.000	1.800	(f) 4.000
Perù	10,000	4,511	12.000
Uruguay	40,003	100.000	100.000
Venezuela	3,237	4,237	7.981
Totale	397,736	1,129,323	1.731.618
Totale **America**	579.335	1.433.184	2,300.342

(a) « È difficilissimo, per non dire addirittura impossibile, stabilire con qualche grado di precisione il « numero degli Italiani che hanno al Brasile dimora stabile o temporanea. La mancanza di registri « dell'anagrafe, la deficenza e le contraddizioni delle statistiche brasiliane (nell'ultimo censimento « della popolazione della capitale federale si ritiene essersi prodotto un errore di cifre superiore al « terzo degli abitanti inscritti nel censimento anteriore), le enormi distanze, la ubicazione di molte « colonie italiane in regioni quasi inaccessibili e mai o quasi mai visitate dalle autorità sia bra- « liane, sia italiane, la facilità con cui i nostri connazionali mutano di residenza, ecc., ecc., sono « tanti ostacoli insormontabili che si oppongono alla formazione di una statistica esatta. Le cifre « fornite a diversi intervalli dai regi agenti consolari non sono quindi che approssimative, fondate « su congetture più o meno plausibili, o in base a dati parziali difficilmente controllabili.

« Ecco le cifre che, secondo i calcoli fatti, si possono attribuire ai vari Stati: San Paulo [illegible] « Rio Grande do Sul 180,000, Minas Geraes 100,000, Rio de Janeiro 35,000, Distretto Federale [illegible] « Espirito Santo 40.000, Santa Caterina 25,000, Paranà 25,000, Stato del Nord (da Bahia alle Ama- « soni) 30,000. Insomma poco più di un milione ». (Dal Rapporto, 16 aprile 1904, della R. Legazione in Petropolis). Nella compilazione di questo prospetto abbiamo assunta la cifra tonda di 1,000,000

Fonti		
1881	**1891**	**1901**
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, 1891-1892.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*b*)
Censimento 19 aprile 1875 ed estimazioni dei consoli, 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Censimento 1895 (*c*).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*d*).
Estimazioni dei consoli, 31 dicembre 1881.	Estimazioni dei consoli, marzo 1892.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*e*).
Censimento 4 aprile 1881.	—	—
Censimento 1881	—	—
Censimento 4 marzo 1881	—	—
—	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	—
Estimazioni dei consoli, 1881. . .	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*g*).
Estimazioni dei consoli, 1881. . .	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*h*).
Censimento 31 dicembre 1879, ed estimazioni dei consoli, 1881.	Estimazioni dei consoli, dicembre 1891.	Estimazioni dei consoli, 1901 (*i*).
Censimento 27, 29 marzo 1881 . .	Estimazioni dei consoli, 1892. . .	Estimazioni dei consoli, 1901 (*l*).

(*b*) Vedasi la nota precedente.
(*c*) Rapporto del r. Incaricato d'affari a Santiago, luglio 1902 (Bollettino dell'emigrazione 1902, n. 12).
(*d*) Rapporto del console a Panama, 18 novembre 1901. La r. Legazione in Bogota ha dichiarato di non poter fornire cifre per la Colombia.
(*e*) Rapporti del Ministro a Lima e del Console a Guayaquil, novembre 1901 (Bollettino dell'emigrazione, 1903, n. 15).
(*f*) Non compresi i figli d'Italiani.
(*g*) Rapporto del console all'Assunzione, agosto 1901 (Bollettino dell'emigrazione, 1903, n. 5). L'*Almanach de Gotha*, 1904, indica la cifra di 2747 Italiani.
(*h*) Rapporto del Ministro d'Italia a Lima, novembre 1901 (Bollettino dell'emigrazione 1903, n. 25).
(*i*) Rapporto del console a Montevideo, 6 aprile 1904. Secondo il censimento locale del 1900, sarebbero 24,349 (*Almanach de Gotha*. 1904); ma il nostro console assicura che questa cifra non risponde assolutamente alla verità, come, del resto, quasi nessuna delle cifre ufficiali riguardanti quei paesi.
(*l*) Rapporto del console a Caracas, novembre 1901. Secondo la r. Legazione (Rapporto 23 luglio 1901), 7618. Nell'*Almanach de Gotha*, 1904, è riportata la cifra di 3179.

Riassunto generale e dimostrazion

PARTI DEL MONDO		Numero degli Italiani		
		1881	1891	1901
Europa		380,352	461,543	654,053
Africa		62,203	73,212	167.537
Asia		7,531	8,602	10.641
Oceania		2.971	4,365	6,141
America	settentrionale	177,961	293,258	745,149
	centrale	3,638	5,603	3.575
	meridionale	397,736	1,129,323	1,751.618
Totale generale		1,032,392	1,953,206	3.339.0.4

42

dell'aumento avvenuto dal 1881 al 1901.

Aumento					
effettivo			percentuale		
1881-91	1891-901	nell'intero periodo dal 1881 al 1901	1881-91	1891-901	nell'intero periodo dal 1881 al 1901
81,491	192,210	273,701	21.4	41.6	72.0
13,009	92,625	105,634	20.9	123.2	169.8
1,071	2,039	3,110	14.2	23.7	41.3
1,394	1,776	3,170	46.9	40.7	106.7
120,297	446,891	567,188	67.6	149.8	318.7
1,965	— 2,028	— 63	54.0	— 36.2	— 1.7
731,587	622,295	1,353,882	183.9	55.1	340.4
950,814	1,355,808	2,306,622	92.1	68.4	223.4

Ammontare delle cauzioni versate dai vettori di emigranti.

Tav. XXI.

VETTORI	Titoli depositati			
	Qualità del titolo	Capitale nominale	Saggio di interesse	Rendita lorda
Navigazione Generale Italiana *	Rend. 5 %	220,000	5 %	11,000
La Veloce *	Id.	180,000	5 %	9,000
Italia	Obbl. ferrov. 3 %	233,500	3 %	7,005
Ligure Brasiliana *	Rend. 5 %	160,000	5 %	8,000
Hamburg-Amerika Linie	Id.	160,000	5 %	8,000
Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur *	Id.	180,000	5 %	9,000
Compagnie Générale Transatlantique	Id.	160,000	5 %	8,000
Società Anonima Genovese	Id.	100,000	5 %	5,000
Saviotti Ercole	Id.	120,000	5 %	6,000
Zino Ottavio	Id.	120,000	5 %	6,000
Società Anglo-Italiana	Id.	230,000	5 %	11,500
Dominion Line	Id.	200,000	5 %	10,000
Fornari Giuseppe	Id.	180,000	5 %	9,000
Norddeutscher Lloyd	Id.	220,000	5 %	11,000
La Patria	Id.	220,000	5 %	11,000
Compagnia Transatlantica di Barcellona	Id.	220,000	5 %	11,000
Rossi Giacomo	Id.	100,000	5 %	5,000
Luis Huguet y Furriol (1)	Id.	120,000	5 %	6,000
Cunard Steam Ship Company, Limited	Id.	200,000	5 %	10,000
White Star Line (Liverpool)	Id.	200,000	5 %	10,000

(*) I vettori segnati con asterisco hanno versato un supplemento di cauzione di lire 20,000 ciascuno, per licenza speciale per il trasporto degli emigranti a viaggio gratuito.

(1) Cessato dall'esercizio di vettore, ma non svincolata la cauzione.

Numero dei subagenti di emigrazione alla fine degli anni 1896 e 1900, sotto l'impero della legge 30 dicembre 1888, e numero dei rappresentanti di vettori alla fine di marzo 1904.

Tav. XXII.

PROVINCIE	Subagenti di emigrazione alla fine del 1896 (1)	Subagenti di emigrazione alla fine del 1900	Rappresentanti di vettori alla fine di marzo 1904	PROVINCIE	Subagenti di emigrazione alla fine del 1896 (1)	Subagenti di emigrazione alla fine del 1900	Rappresentanti di vettori alla fine di marzo 1904
Alessandria . . .	315	276	127	Messina	112	230	223
Ancona	84	45	58	Milano	162	89	34
Aquila degli Ab.	163	200	180	Modena	42	25	30
Arezzo	11	30	19	Napoli	71	154	112
Ascoli Piceno . .	70	100	80	Novara	163	85	62
Avellino	552	552	292	Padova	192	133	26
Bari delle Puglie.	130	68	183	Palermo	487	343	251
Belluno	32	27	21	Parma	35	48	37
Benevento	358	348	186	Pavia	265	87	83
Bergamo	73	70	21	Perugia	21	37	74
Bologna	28	6	23	Pesaro e Urbino	15	23	45
Brescia	55	96	34	Piacenza	27	11	28
Cagliari	4	»	3	Pisa	28	10	29
Caltanissetta . .	62	102	93	Porto Maurizio .	7	11	18
Campobasso . . .	721	450	255	Potenza	871	451	375
Caserta	606	630	301	Ravenna	24	28	14
Catania	112	59	129	Reggio Calabria	181	283	223
Catanzaro	690	629	264	Reggio Emilia .	48	24	21
Chieti	657	744	215	Roma	22	56	176
Como	21	21	36	Rovigo	174	49	33
Cosenza	792	823	308	Salerno	904	986	330
Cremona	69	36	24	Sassari	7	2	3
Cuneo	180	114	122	Siena	3	11	20
Ferrara	74	11	16	Siracusa	21	54	62
Firenze	47	48	42	Sondrio	55	30	29
Foggia	124	195	156	Teramo	41	44	117
Forlì	41	23	25	Torino	200	170	103
Genova	256	261	104	Trapani	47	53	59
Girgenti	148	102	125	Treviso	113	135	29
Grosseto	6	6	16	Udine	87	87	39
Lecce	13	15	55	Venezia	48	19	11
Livorno	28	32	11	Verona	117	»	29
Lucca	112	148	53	Vicenza	100	52	28
Macerata	132	139	86				
Mantova	103	50	20				
Massa e Carrara .	110	59	57	Regno . . .	11,609	10,331	6,355

(1) Per le provincie di Avellino e Como non potendosi avere le notizie per l'anno 1900, furono indicate le cifre dell'anno 1896. Nelle provincie di Cagliari e Verona non vi furono rappresentanti nell'anno 1896.

Elenco dei piroscafi in servizio di emigrazione dai porti italiani e da quello di Hâvre alla fine di febbraio 1904.

Tav. XXIII.

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	TONNELLAGGIO netto	VELOCITÀ alle prove (1)	NUMERO dei posti per passegg. di 1ª e 2ª classe	NUMERO dei posti per emigranti
Navigazione Generale Italiana	Cairo	Italiana	1881	2,853	1,859	* 13.62	48	807
Id.	Etruria	Id.	1894	2,280	1,494	12.20	50	481
Id.	Liguria	Id.	1901	5,127	3,323	* 15.41	56	1,184
Id.	Lombardia	Id.	1901	5,127	3,323	* 15.06	58	1,212
Id.	Manilla	Id.	1873	3,910	2,583	* 14.55	66	1,179
Id.	Marco Minghetti	Id.	1876	2,488	1,628	* 14.13	24	842
Id.	Orione	Id.	1883	4,161	2,296	* 14.80	120	733
Id.	Perseo	Id.	1883	4,158	2,296	* 14.88	120	733
Id.	Piemonte	Id.	1895	2,490	1,619	12.40	58	618
Id.	Regina Margherita	Id.	1884	3,577	1,933	* 16.76	117	706
Id.	Sardegna	Id.	1901	5,603	3,594	* 15.00	80	1,168
Id.	Sicilia	Id.	1901	5,603	3,594	* 15.06	123	1,090
Id.	Sirio	Id.	1883	4,141	2,275	* 15.86	120	733
Id.	Umbria	Id.	1902	5,260	3,383	14.75	87	1,016
Id.	Vincenzo Florio	Id.	1880	2,840	1,852	* 13.95	36	800
La Veloce	Centro America	Italiana	1897	3,521	2,234	* 13.15	182	691
Id.	Città di Genova	Id.	1882	3,918	2,542	11.94	46	1,215
Id.	Città di Milano	Id.	1897	4,040	2,571	13.05	40	1,149
Id.	Città di Napoli	Id.	1871	4,125	2,666	13.05	»	1,368
Id.	Città di Torino	Id.	1897	4,040	2,569	13.26	40	1,432
Id.	Duca di Galliera	Id.	1884	4,304	2,841	* 13.58	206	784
Id.	Duchessa di Genova	Id.	1884	4,304	2,797	* 13.19	200	924
Id.	Las Palmas	Id.	1886	1,861	1,221	12.09	56	709

(1) Le prove di velocità sono regolate dalle disposizioni dell'articolo 96 del regolamento sull'emigrazione. Si noti che la velocità mantenuta in viaggio è spesso diversa da quella ottenuta alle prove.

NB. — Le cifre segnate con asterisco indicano una velocità desunta non dalle *prove di velocità*, bensì da altre prove.

[illegible]	PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	Tonnellaggio lordo	Tonnellaggio netto	Velocità alle prove	Numero dei posti per passegg. di 1ª e 2ª classe	Numero dei posti per emigranti
[illegible] La Veloce	Nord-America	Italiana	1882	4,825	2,484	14.60	90	1,217
Id.	Savoia	Id.	1897	5.278	2,571	17.33	194	737
Id.	Venezuela	Id.	1898	3,531	2,227	14.41	160	685
Id.	Washington	Id.	1880	2,833	1,845	* 13.13	87	957
Italia	Antonina	Tedesca	1898	4,010	2,550	13 00	50	782
Id.	La Plata	Id.	1898	4,007	2,546	12 80	28	772
Id.	Ravenna	Italiana	1901	4,252	2,743	12.85	42	1,259
Id.	Toscana	Id.	1900	4,252	2,748	12.90	42	1,242
La Ligure Brasiliana	Colombo	Italiana	1873	2,469	1,610	11.66	103	447
Id.	Minas	Id.	1891	2,964	2,204	12.28	26	1,077
Id.	Re Umberto	Id.	1892	3,164	2.066	12.43	60	791
Id.	Rio Amazonas	Id.	1891	3,171	2,053	12.13	34	925
Ottavio Zino	Attività.	Italiana	1889	2,473	1,615	11.54	6	539
Id.	Equità	Id.	1885	3.369	2,139	11.53	»	1,273
Saviotti Ercole	Balilla	Italiana	1888	2,476	1,804	11.60	»	1,061
Id.	Regina Elena	Id.	1889	2,774	1,822	12.25	23	765
Rossi Giacomo	San Gottardo.	Italiana	1884	2,532	1,600	12.01	»	1.123
Società Anonima Genovese	Governor.	Italiana	1881	2.677	1,757	11.90	22	500
Transports Maritimes à Vapeur	Algérie	Francese	1901	4,315	2,200	* 13.17	138	837
Id.	Aquitaine	Id.	1891	3,399	1,710	13.01	62	842
Id.	Espagne	Id.	1891	4,109	2,133	* 13.06	138	833
Id.	France	Id.	1897	4,268	2,152	13.60	60	832
Id.	Italie	Id.	1895	4,198	2,138	* 13.05	128	770
Id.	Les Alpes	Id.	1882	4,163	2,110	13.06	52	1.154
Id.	Les Andes	Id.	1882	4,163	2,110	12.19	52	1,192
Id.	Nivernais	Id.	1882	2,601	1,362	11.99	»	994
Id.	Orléanais.	Id.	1882	2,601	1,362	11.90	»	958
Id.	Poitou	Id.	1883	2,453	1,815	11.70	58	404
Id.	Provence.	Id.	1834	4,075	2,158	13.08	142	875

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	TONNELLAGGIO netto	VELOCITÀ alle prove	NUMERO dei posti per passegg. di 1a e 2a classe	NUMERO dei posti per emigranti
Hamburg-Amerika Linie	Auguste Victoria. . .	Tedesca	1889	8,479	3,568	* 17.87	620	682
Id.	Palatia.	Id.	1894	7,325	4,705	14.25	158	1,694
Id.	Phoenicia.	Id.	1894	7,412	4,750	14.08	150	1,540
Id.	Prinz Adalbert. . . .	Id.	1902	6,030	3,797	13.11	124	1,085
Id.	Prinz Oskar	Id.	1902	6,026	3,777	14.30	123	1,089
Transatlantica di Barcellona	Buenos Aires.	Spagnuola	1888	5,322	3,765	14.82	143	553
Id.	Cataluña	Id.	1883	3,285	2,247	* 13.08	174	288
Id.	Leon XIII	Id.	1888	4,686	2,950	13.50	152	408
Id.	Manuel Calvo	Id.	1892	5,475	3,704	* 13.00	146	593
Id.	Montevideo.	Id.	1888	5,188	3,348	* 13.00	172	482
Id.	Montserrat.	Id.	1889	4,390	2,305	13.79	182	394
Id.	P. de Satrustegui . .	Id.	1890	4,710	3,090	12.60	198	538
Norddeutscher Lloyd	Hohenzollern.	Tedesca	1889	6,661	3,518	* 13.47	426	767
Id.	König Albert.	Id.	1899	10,643	6,590	16.03	160	1,985
Id.	Königin Luise	Id.	1896	10,711	6,790	15.67	534	1,628
Id.	Lahn	Id.	1887	5,350	2,456	* 16.97	246	802
Id.	Neckar	Id.	1900	9,835	6,170	* 13.46	119	2,731
Id.	Prinzess Irene. . . .	Id.	1900	10,881	6,687	17.48	224	2,082
Anglo-Italiana	Algeria.	Inglese	1891	4,510	2,231	15.58	14	1,329
Id.	Calabria	Id.	1901	4,376	2,588	14.04	14	1,359
Id.	California	Id.	1872	3,413	2,164	12.66	22	423
Id.	Italia.	Id.	1904	4,806	3,005	15.67	12	1,398
Id.	Perugia	Id.	1901	4,348	2,566	13.60	14	1,337
Id.	Victoria	Id.	1872	3,358	2,208	12.10	12	1,119
La Patria	Gallia	Francese	1883	4,248	2,295	13.98	12	1,183
Id.	Germania.	Id.	1903	5,253	2,737	17.78	42	1,420
Id.	Massilia	Id.	1891	3,229	1,850	11 83	12	1,124

VETTORI	PIROSCAFI	BANDIERA	ANNO di costruzione	TONNELLAGGIO lordo	TONNELLAGGIO netto	VELOCITÀ alle prove	NUMERO dei posti per passegg. di 1ª e 2ª classe	NUMERO dei posti per emigranti
Segue La Patria	Neustria	Francese	1883	2,962	1,574	13.18	6	972
Id.	Patria	Italiana	1882	3,878	2,054	13.44	16	1,150
Id.	Roma.	Francese	1901	5,283	2,213	17.10	66	1,373
Fornari Giuseppe	Neapolitan Prince . .	Inglese	1889	2,900	2,175	14.75	»	1,050
Id.	Sicilian Prince. . . .	Id.	1889	2,964	2,175	14.26	»	1,019
Cunard Line	Aurania	Inglese	1883	7,526	4,223	* 15.13	356	1,020
Id.	Carpathia	Id.	1903	13,555	8,764	* 14.25	200	1,961
White Star Line	Canopic.	Inglese	1900	12,097	7,717	* 15.26	244	1,906
Id.	Republic	Id.	1903	15,378	9,742	* 14.07	614	634
Id.	Romanic	Id.	1898	11,394	7,416	* 15.30	119	1,707
Compagnie Générale Transatlantique	La Bretagne	Francese	1886	7,302	2,511	18.50	321	530
Id.	La Champagne. . . .	Id.	1886	7,277	2,528	18.65	380	532
Id.	La Gascogne.	Id.	1886	7,630	2,889	18.91	326	893
Id.	La Lorraine	Id.	1900	11,869	2,262	22.00	493	596
Id.	La Normandie	Id.	1883	6,282	2,675	17.15	267	738
Id.	L'Aquitaine	Id.	1890	9,060	2,147	19.75	594	644
Id.	La Savoie	Id.	1901	11,884	2,246	22.21	491	606
Id.	La Touraine	Id.	1891	9,132	2,441	19.50	364	744

Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione, istituiti in ciascuna provincia del Regno alla fine di marzo 1904.

Tav. XXIV.

PROVINCIE	COMITATI mandamentali	COMITATI comunali	Totale	PROVINCIE	COMITATI mandamentali	COMITATI comunali	Totale
Alessandria	36	53	89	*Riporto*	543	1197	1740
Ancona	9	16	25	Massa e Carrara	7	11	18
Aquila degli Ab.	30	46	76	Messina	24	60	84
Arezzo	11	29	40	Milano	10	32	42
Ascoli Piceno	13	27	40	Modena	7	10	17
Avellino	33	95	128	Napoli	20	22	42
Bari delle Puglie	33	18	51	Novara	19	37	56
Belluno	9	9	18	Padova	6	21	27
Benevento	»	60	60	Palermo	20	11	31
Bergamo	11	12	23	Parma	15	6	21
Bologna	1	59	60	Pavia	1	74	75
Brescia	12	11	23	Perugia	21	11	32
Cagliari	14	1	15	Pesaro e Urbino	13	7	20
Caltanissetta	13	2	15	Piacenza	9	10	19
Campobasso	28	105	133	Pisa	12	6	18
Caserta	»	165	165	Porto Maurizio	8	3	11
Catania	12	6	18	Potenza	42	81	123
Catanzaro	33	106	139	Ravenna	5	6	11
Chieti	23	73	96	Reggio Calabria	24	32	56
Como	14	50	64	Reggio Emilia	8	18	26
Cosenza	34	17	51	Roma	28	25	53
Cremona	8	12	20	Rovigo	7	25	32
Cuneo	48	29	77	Salerno	39	102	141
Ferrara	8	2	10	Sassari	5	»	5
Firenze	15	11	26	Siena	4	3	7
Foggia	16	37	53	Siracusa	20	8	28
Forlì	7	2	9	Sondrio	7	16	23
Genova	21	47	68	Teramo	16	57	73
Girgenti	12	13	25	Torino	42	31	73
Grosseto	3	1	4	Trapani	11	6	17
Lecce	23	6	29	Treviso	9	22	31
Livorno	»	7	7	Udine	15	28	43
Lucca	»	11	11	Venezia	8	5	13
Macerata	13	32	45	Verona	9	29	38
Mantova	»	27	27	Vicenza	8	20	28
Da riportare	543	1197	1740	Totale	1042	2032	3074

Denunzie per contravvenzioni alla legge e al regola
dalle Autorità giudiziarie dal 2

SPECIE DELLE CONTRAVVENZIONI	In totale	dalle autorità di pubblica si-curezza	dal reali carabinieri
Emigrazione abusiva di persone soggette agli obblighi di leva (art. 1 della legge)	23	20	»
Arrolamento di minorenni per impiegarli all'estero in professioni girovaghe o in industrie dannose alla salute o pericolose; abbandono di minorenni in paesi esteri (art. 2, 3 e 4 della legge)	61	16	19
Riscossione d'indebiti compensi da emigranti; accaparramento d'emigranti con mezzi diversi dal biglietto d'imbarco (art. 5 e 21 della legge e 64, 1° capov., del regolamento)	125	32	58
Esercizio abusivo dell'ufficio di rappresentante di vettore (art. 13; 16, 1ª parte, 2° ed ult. capov.; 18; 31, 4° alinea, della legge; 48; 58; 59, 1° e 2° capov.; 60; 61, 1° capov.; 64, 1ª parte, 1ª sanzione e 2° capov., del regolamento)	630	202	282
Riduzione abusiva dei prezzi dei noli (art. 14 della legge e 57 del regolamento)	8	2	»
Pubblico eccitamento ad emigrare, pubblicazione e diffusione di false notizie concernenti l'emigrazione (art. 17 della legge e 70 del regolamento)	20	9	9
Vendita di biglietti d'imbarco ad emigranti prima che abbiano esibito il passaporto (art. 19, 1ª parte, della legge e 64, ult. capov., del regolamento)	7	1	3
Invio di emigranti in porti esteri per l'imbarco (art. 23 della legge e 66 e 67 del regolamento).	149	82	44
Favoreggiamento ad emigrare contro le prescrizioni delle leggi e dei regolamenti (art. 31, 1° alinea, della legge)	34	17	10
Contravvenzioni riguardanti la navigabilità, la velocità, l'ordinamento e l'assetto interno dei piroscafi (art. 82; 96; 97; 105; 106; 107; 111; 112; 113; 114; 133; 135, 1° e 2° capov.; 136; 137; 145; 151; 160 del regolamento)	12	»	»
Contravvenzioni riguardanti il servizio sanitario ed igienico a bordo dei piroscafi (art. 116; 118; 120; 122; 129; 149; 150 del regolamento).	4	»	»
Contravvenzioni riguardanti il trattamento degli emigranti a bordo dei piroscafi (art. 63; 118, lett. *a*; 130; 131; 132; 135, 1ª parte; 160 del regolamento)	16	»	»
Abusivo prolungamento della durata dei viaggi eseguiti dai piroscafi (art. 168 e 169 del regolamento)	113	»	»
Altre contravvenzioni alla legge e al regolamento	75	9	12
Totale . . .	1,277	390	437

(*a*) Due di queste contravvenzioni furono denunciate dalla r. Ambasciata d'Italia a Parigi.
(*b*) Due id. id. dal r. commissariato dell'emigrazione.
(*c*) Tre id. id. dal r. console generale d'Italia a Nuova York e una dal Comitato comunale per l'emigrazione di Torrioni.

mento sull'emigrazione, sulle quali fu provveduto settembre 1901 al 31 marzo 1904.

Tav. XXV.

CONTRAVVENZIONI

che erano state denunciate								che furono giudicate		
					commesse					
dagli ispettori dell'emigrazione	dalle capitanerie di porto	da altre autorità o da autorità non specificate	da privati	da anonimi	da un solo autore	da più autori	per le quali vi fu proscioglimento nel periodo istruttorio	in totale	seguite da proscioglimento	seguite da condanna
»	»	3	»	»	22	1	»	23	8	15
8	»	(a) 18	»	»	57	4	13	48	26	22
6	»	(b) 11	18	»	118	7	3	122	88	34
37	»	(c) 53	55	1	624	6	16	610	404	206
2	»	1	3	»	8	»	»	8	7	1
»	»	»	2	»	17	3	»	20	18	2
»	»	1	2	»	5	2	»	7	4	3
10	»	8	5	»	146	3	6	139	80	59
3	»	4	»	»	29	5	3	32	15	17
9	2	(d) 1	»	»	10	2	1	11	10	1
3	»	(e) 1	»	»	3	1	»	4	1	3
14	»	(f) 2	»	»	14	2	»	16	12	4
1	112	»	»	»	113	»	»	113	103	10
52	»	1	1	»	72	3	»	75	35	40
145	114	104	86	1	1,238	39	42	1,228	811	417

(d) Una di queste contravvenzioni fu denunciata dal Medico governativo viaggiante a bordo di un piroscafo.
(e) Una id. id. id.
(f) Una id. id. id.

Imputati di contravvenzioni alla legge e al regola
dalle Autorità giudiziarie dal 2

SPECIE DELLE CONTRAVVENZIONI	pei quali vi fu denuncia			
	Titolo della contravvenzione secondo la denuncia	divisi secondo che erano		
		vettori di emigranti	rappresentanti di vettori	privati
Emigrazione abusiva di persone soggette agli obblighi di leva (art. 1 della legge)	23	»	»	23
Arrolamento di minorenni per impiegarli all'estero in professioni girovaghe o in industrie dannose alla salute o pericolose; abbandono di minorenni in paesi esteri (art. 2, 3 e 4 della legge)	64	»	»	64
Riscossione di indebiti compensi da emigranti; accaparramento d'emigranti con mezzi diversi dal biglietto d'imbarco (art. 5 e 21 della legge e 64, 1° capov., del regolamento)	89	3	72	14
Esercizio abusivo dell'ufficio di rappresentante di vettore (art. 13; 16, 1ª parte, 2° ed ult. capov.; 18; 31, 4° alinea, della legge; 48; 58; 59, 1° a 2° capov.; 60; 61, 1° capov.; 64, 1ª parte, 1ª sanzione e 2° capov, del regolamento)	550	13	136	401
Riduzione abusiva dei prezzi dei noli (art. 14 della legge e 57 del regolamento)	4	1	3	»
Pubblico eccitamento ad emigrare, pubblicazione e diffusione di false notizie concernenti l'emigrazione (art. 17 della legge e 70 del regolamento)	11	»	3	8
Vendita di biglietti d'imbarco ad emigranti prima che abbiano esibito il passaporto (art. 19, 1ª parte, della legge e 64, ult. capov., del regolamento)	7	»	5	2
Invio di emigranti in porti esteri per l'imbarco (art. 23 della legge e 66 e 67 del regolamento)	55	»	32	23
Favoreggiamento ad emigrare contro le prescrizioni delle leggi e dei regolamenti (art. 31, 1° alinea, della legge)	39	»	6	33
Contravvenzioni riguardanti la navigabilità, la velocità, l'ordinamento e l'assetto interno dei piroscafi (art. 82; 96; 97; 105; 106; 107; 111; 112; 113; 114; 133; 135, 1° e 2° capov.; 136; 137; 145; 151; 160 del regolamento)	4	2	»	(a) 2
Contravvenzioni riguardanti il servizio sanitario ed igienico a bordo dei piroscafi (art. 116; 118; 120; 122; 129; 149; 160 del regolamento)	7	2	»	5
Contravvenzioni riguardanti il trattamento degli emigranti a bordo dei piroscafi (art. 63; 113, lett. *a*; 130; 131; 132; 135, 1ª parte; 160 del regolamento)	13	4	1	(b) 8
Abusivo prolungamento della durata dei viaggi eseguiti dai piroscafi (art. 168 e 169 del regolamento)	91	91	»	»
Altre contravvenzioni alla legge e al regolamento	70	15	18	(c) 37
Totale . . .	1,027	131	276	62[illegible]

(*a*) Questi due imputati erano comandanti di piroscafi.
(*b*) Tre di questi imputati erano comandanti di piroscafi.

mento sull'emigrazione, per i quali fu provveduto settembre 1901 al 3 marzo 1904.

Segue Tav. XXV.

IMPUTATI

pei quali vi fu proscioglimento nel periodo istruttorio	pei quali seguì giudizio															
	Titolo della contravvenzione secondo il giudizio	Prosciolti					Condannati									
		in totale	per insistenza di reato, o per non aver preso parte al reato	per non provata reità	per amnistia	per prescrizione, morte, ecc.	in totale	alla reclusione o all'arresto				all'ammenda				
								fino a un mese	da più di uno a tre mesi	da più di tre a sei mesi	oltre sei mesi	fino a 100 lire	da più di 100 a 500 lire	da più di 500 a 1000 lire	da più di 1000 a 2000 lire	oltre 2000 lire
»	25	10	9	»	1	»	15	»	»	»	»	14	1	»	»	»
13	51	27	22	»	3	2	24	16	2	1	»	4	1	»	»	»
2	87	63	38	19	5	1	24	»	»	»	»	20	4	»	»	»
14	536	349	210	116	22	1	187	109	4	1	2	59	10	2	»	»
»	4	4	3	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	11	9	8	1	»	»	2	1	»	»	»	1	»	»	»	»
»	7	4	3	»	1	»	3	»	»	»	»	3	»	»	»	»
3	52	27	13	13	1	»	25	»	»	»	»	17	7	1	»	»
3	37	20	5	13	1	1	17	14	2	»	1	»	»	»	»	»
1	3	3	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	7	3	»	1	2	»	4	»	»	»	»	4	»	»	»	»
»	13	8	»	1	7	»	5	»	»	»	»	4	1	»	»	»
»	91	84	9	3	70	2	7	»	»	»	»	2	3	1	»	1
»	70	28	19	4	5	»	42	»	»	»	»	40	1	1	»	»
36	994	639	340	171	121	7	355	140	8	2	3	168	23	5	»	1

Nove di questi imputati erano comandanti di piroscafi.

Denunzie per contravvenzioni alla legge e al regolamento sull'e

ANNI	in totale	dalle autorità di pubblica sicurezza	dai reali carabinieri
1901 (dal 2 settembre al 31 dicembre)	16	11	»
1902	563	171	19
1903	614	162	21
1904 (dal 1° gennaio al 31 marzo)	84	46	2
Totale . . .	1,277	390	43

Imputati di contravvenzioni alla legge e al regolamento sull'e

ANNI	pei quali vi fu denuncia			
	Titolo della contravvenzione secondo la denuncia	divisi secondo che erano		
		vettori di emigranti	rappresentanti di vettori	privati
1901 (dal 2 settembre al 31 dicembre)	17	»	1	1
1902	472	50	125	[illegible]
1903	486	75	136	[illegible]
1904 (dal 1° gennaio al 31 marzo)	52	6	14	[illegible]
Totale . . .	1,027	131	276	[illegible]

grazione, sulle quali fu provveduto dalle Autorità giudiziarie.

Segue Tav. XXV.

CONTRAVVENZIONI

che erano state denunciate: dagli ispettori dell'emigrazione	dalle capitanerie di porto	da altre autorità o da autorità non specificate	da privati	da anonimi	commesse: da un solo autore	da più autori	per le quali vi fu proscioglimento nel periodo istruttorio	che furono giudicate: in totale	seguite da proscioglimento	seguite da condanna
»	»	5	»	»	15	1	12	4	1	3
53	34	73	36	1	544	19	13	547	361	186
89	73	26	50	»	596	18	17	593	388	205
3	7	»	»	»	83	1	»	84	61	23
145	114	104	86	1	1,238	39	42	1,228	811	417

grazione, per i quali fu provveduto dalle Autorità giudiziarie.

Segue Tav. XXV.

IMPUTATI

pei quali vi fu proscioglimento nel periodo istruttorio	pei quali seguì giudizio: Titolo della contravvenzione secondo il giudizio	Prosciolti: in totale	per inesistenza di reato, o per non aver preso parte al reato.	per non provata reità.	per amnistia.	per prescrizione, morte, ecc.	Condannati: in totale	alla reclusione o all'arresto: fino a un mese	da più di uno a tre mesi	da più di tre a sei mesi	oltre sei mesi	all'ammenda: fino a 100 lire	da più di 100 a 500 lire	da più di 500 a 1000 lire	da più di 1000 a 2000 lire	oltre 2000 lire
12	5	1	1	»	»	»	4	»	»	»	»	4	»	»	»	»
11	463	302	171	78	52	1	161	62	2	1	»	85	8	3	»	»
13	474	300	145	85	66	4	174	69	6	1	2	73	20	2	»	1
»	52	36	23	8	3	2	16	9	»	»	1	6	»	»	»	»
36	994	639	340	171	121	7	355	140	8	2	3	168	28	5	»	1

Ricorsi presentati alle Commissioni arbitrali e ricorsi

COMMISSIONI arbitrali	RICORSI PRESENTATI	RICORSI ESAURITI			OGGETTO DEI RICORSI		
					Risarcimento di danni		
		in totale	contro vettori	contro rappresentanti	per relazione dagli Stati Uniti	per smarrimento di bagaglio	per mancato o ritardato imbarco.
Ancona	5	5	»	5	2	1	»
Aquila	5	5	4	1	5	»	»
Ascoli Piceno	25	19	4	15	11	»	6
Avellino	15	15	9	6	13	»	1
Bari	2	»	»	»	»	»	»
Benevento	19	18	15	3	18	»	»
Caltanissetta	7	7	6	1	7	»	»
Campobasso	11	10	10	»	7	»	2
Caserta	24	11	5	6	11	»	»
Catania	3	3	2	1	1	»	1
Catanzaro	17	15	13	2	12	»	1
Chieti	7	7	3	4	3	»	»
Como	1	1	»	1	1	»	»
Cosenza	7	7	7	»	7	»	»
Cuneo	1	1	1	»	»	»	1
Genova	15	4	3	1	3	1	»
Girgenti	3	1	1	»	»	»	1
Lecce	1	1	1	»	»	»	»
Lucca	4	3	3	»	2	»	»
Macerata	2	2	1	1	»	»	1
Massa e Carrara	1	1	»	1	»	»	»
Messina	32	30	28	2	26	1	2
Milano	2	2	»	2	2	»	»
Napoli	45	32	30	2	27	2	2
Palermo	102	84	84	»	68	8	2
Pavia	2	2	2	»	2	»	»
Pesaro e Urbino	1	1	1	»	1	»	»
Potenza	11	10	9	1	6	»	2
Reggio Calabria	19	19	15	4	15	1	1
Roma	24	9	9	»	9	»	»
Salerno	9	6	3	3	5	»	1
Sondrio	4	4	»	4	3	»	1
Teramo	70	30	27	3	25	»	5
Torino	1	1	1	»	»	»	1
Venezia	1	1	1	»	»	»	»
Vicenza	1	»	»	»	»	»	»
Totale	499	367	298	69	292	14	31

(1) Sono compresi in questa colonna 2 ricorsi (dei quali, uno presentato alla Commissione arbitrale
o avendo emigrato senza lasciare chi lo rappresentasse.

esauriti dal 2 settembre 1901 al 31 marzo 1904.

Tav. XXVI.

...sauriti		Esito dei ricorsi esauriti								
Restituzione di somme indebitamente riscosse	Oggetti diversi	Accolti	Respinti	Terminati per transazione	Terminati per desistenza (1)	Terminati con dichiarazione di incompetenza: per valore	per materia	per territorio	Terminati con dichiarazione di inammissibilità per prescrizione (articolo 24 della legge)	Terminati con dichiarazione di non luogo a deliberare allo stato degli atti
»	2	3	»	1	»	»	»	»	1	»
»	»	3	1	»	1	»	»	»	»	»
»	2	11	3	»	2	»	»	1	2	»
»	1	3	9	»	1	»	»	»	2	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	7	8	»	»	»	»	»	3	»
»	»	4	1	»	»	»	»	»	»	2
»	1	1	4	»	(1) 3	»	»	»	2	»
»	»	1	5	»	(1) 2	»	»	2	1	»
1	»	»	2	»	»	»	»	1	»	»
1	1	1	12	»	»	»	1	»	»	1
»	4	3	4	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	7	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	3	»	»	»	»	»	1	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1	1	2	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»
»	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»
»	1	23	5	»	»	»	»	»	2	»
»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»
»	1	4	20	»	2	»	»	6	»	»
»	6	36	28	»	1	1	4	1	12	1
»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
1	1	4	3	1	»	»	1	»	1	»
1	1	1	14	»	»	»	1	»	3	»
»	»	4	5	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	3	»	»	»	»	2	»	1
»	»	»	1	2	1	»	»	»	»	»
»	»	11	15	»	»	»	1	»	3	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	25	136	152	4	(1) 14	1	8	14	33	5

...mpobasso e uno a quella di Caserta), che non poterono essere decisi, essendo il ricorrente irreperibile

Consiglio dell'emigrazione, Comitato permanente e Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione

---

A) Elenco dei membri del Consiglio dell'emigrazione.

1. Luzzatti prof. Luigi, deputato al Parlamento, ministro del tesoro, *presidente*;
2. Pantano dott. Edoardo, deputato al Parlamento;
3. Dal Verme conte Luchino, tenente generale, deputato al Parlamento;
4. Bodio comm. Luigi, consigliere di Stato, senatore del Regno, commissario generale dell'emigrazione, delegato del Ministero degli affari esteri;
5. Buonerba comm. Salvatore, ispettore generale di pubblica sicurezza, delegato del Ministero dell'interno;
6. Mortara comm. Augusto, ispettore generale, delegato del Ministero del tesoro;
7. Gambetta comm. Federico, direttore capo di divisione, delegato del Ministero della marina;
8. Grossi avv. Vincenzo, professore nella scuola diplomatico-coloniale, delegato del Ministero dell'istruzione pubblica;
9. De'Negri comm. Carlo, direttore generale della statistica, delegato del Ministero di agricoltura, industria e commercio;
10. Barzilai avv. Salvatore, deputato al Parlamento, delegato delle Società di mutuo soccorso stabilite nelle più importanti città marittime del Regno;
11. Merlani avv. Alberto, ex-deputato al Parlamento, delegato della Lega nazionale delle Società cooperative italiane;
12. Montemartini prof. Giovanni, direttore dell'Ufficio del lavoro;
13. Miraglia comm. Nicola, direttore generale del Banco di Napoli.

B) Comitato permanente del Consiglio dell'emigrazione.

1. Luzzatti prof. Luigi, deputato al Parlamento;
2. Pantano dott. Edoardo, deputato al Parlamento;
3. Mortara comm. Augusto, ispettore generale nel Ministero del tesoro.

C) Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione.

1. Adamoli comm. Giulio, senatore del Regno;
2. Candiani ammiraglio Camillo, senatore del Regno;
3. Odescalchi principe Baldassarre, senatore del Regno;
4. Codacci-Pisanelli prof. Alfredo, deputato al Parlamento;
5. Morandi comm. Luigi, deputato al Parlamento;
6. Pantano dott. Edoardo, deputato al Parlamento.

Sommario delle materie trattate dal Consiglio dell'emigrazione nelle sessioni tenute dal febbraio 1902 al febbraio 1904.

Il Consiglio dell'emigrazione tenne, fino al febbraio 1904, n. 23 sedute, delle quali 10 nel 1902, 5 nel 1903 e 8 nel febbraio del corrente anno

La prima sessione (sedute del 21, 22 e 23 febbraio 1902) fu aperta con un discorso inaugurale del ministro Prinetti. Vi fu trattata principalmente la questione dei prezzi dei noli da stabilirsi d'ufficio, essendo raccomandato al Commissariato di procedere col maggior possibile rigore per frenare gli aumenti di prezzo. Si discusse dei rappresentanti dei vettori in rapporto coll'esecuzione della legge; e così pure dell'istituzione dei Comitati mandamentali e comunali. Fu dato il parere sopra certi provvedimenti di rigore invocati contro un vettore straniero.

Nella seconda sessione, tenutasi in più riprese durante i mesi di marzo, aprile e giugno del 1902, il Consiglio si occupò in generale del servizio delle rimesse di denaro degli emigrati, di recente istituito, e dei mezzi di svolgere quel ramo di servizio. In seguito si presero ad esaminare le condizioni dei nostri lavoratori agricoli nel Brasile, e specialmente nello Stato di San Paolo, e fu dato voto favorevole alla deliberazione di sospendere l'emigrazione gratuita verso quello Stato.

Si presero poi a studiare i mezzi, coi quali esercitare una efficace tutela dei nostri emigrati, nei paesi esteri. Ma l'argomento fu allora piuttosto delibato che esaminato a fondo, chiudendosi quella discussione preliminare col seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio,

ispirandosi ai fini della legge sull'emigrazione;

plaudendo al pensiero civile dell'on. Luzzatti per la stipulazione di speciali contratti di lavoro internazionali;

considerando che importa soprattutto all'Italia, per le vaste correnti della sua emigrazione, di vederlo sollecitamente attuato;

raccomanda all'on. Ministro degli affari esteri che voglia caldeggiarne l'attuazione, cominciando dai paesi ove, come nel Brasile, una più efficace tutela dei nostri connazionali s'impone con carattere d'urgenza.

" Il Consiglio reputa del pari di grande interesse nazionale una sollecita riforma nell'organismo e nella scelta delle rappresentanze italiane all'estero, nei paesi ove si dirige, di preferenza, la nostra emigrazione, per far sì che l'azione loro, attualmente non abbastanza efficace, si svolga in piena armonia con gli interessi nazionali.

" Il Consiglio invita in pari tempo il Commissariato a sollecitare la attuazione di quei provvedimenti della legge e del regolamento sulla emigrazione, che sono intesi ad illuminare, con apposite guide e pubblicazioni popolari, i nostri emigranti sulle condizioni dei paesi a cui si dirigono, istituendo all'occorrenza anche uffici di informazioni nei porti d'imbarco;

" E, in attesa degli accordi che il Governo italiano potrà prendere coi Governi esteri, onde la madre patria possa esercitare una equa e sollecita tutela verso i suoi figli lontani, raccomanda al Commissariato, pur rispettando le legittime suscettibilità degli Stati esteri, di adottare, sia per mezzo degli ispettori viaggianti, sia con l'opera dei Consolati, o con quella dei patronati e dei locali sodalizi, tutte quelle misure che sono reclamate dalla tutela della nostra emigrazione.

" Il Consiglio si riserva di discutere in altra apposita adunanza i provvedimenti particolari, intesi a svolgere la tutela degli emigranti all'estero ".

Una terza sessione del Consiglio fu tenuta nello stesso anno 1902 (sedute del 25 e 26 novembre).

In essa il Consiglio si occupò dei prezzi dei noli fissati con decreto ministeriale per il terzo quadrimestre del 1902, in seguito ad un ricorso di alcuni vettori che chiedevano una revisione dei prezzi durante

42

il tempo rimanente dello stesso quadrimestre. Il Consiglio, volendo sentire le parti interessate, invitò alle sedute alcuni rappresentanti delle Società di navigazione, perchè facessero conoscere i motivi sui quali si fondavano le loro proteste.

Quei rappresentanti insistevano nel dichiarare che i noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il detto quadrimestre non erano bastantemente rimunerativi, date le attuali condizioni della marina mercantile italiana, e sostenevano che l'articolo 14 della legge dovesse essere abrogato, o quanto meno se ne dovesse limitare l'applicazione ai soli casi eccezionali di coalizioni che facessero salire a prezzi esagerati il trasporto degli emigranti.

Il Consiglio, dopo ampia discussione, fu d'avviso che dovesse mantenersi fermo l'articolo stesso, nella sua redazione attuale, col significato letterale che aveva di una revisione periodica e fissazione d'ufficio dei prezzi dei noli, chiudendo la seduta col seguente ordine del giorno:

" Il Consiglio, approvando pienamente l'opera del Commissariato, anche nella materia dei noli, e lasciando ad esso, come la legge glie ne dà facoltà, di applicare l'articolo 14;

1° dichiara che il medesimo articolo contiene tutti gli elementi per concordare i legittimi interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti, cura precipua della legge;

2° invita il Commissariato a proporzionare con la maggior cura la varietà dei noli alle condizioni intrinseche del naviglio ".

Nel 1903, il Consiglio tenne due sessioni, una in marzo (sedute del 16 e 22 marzo), l'altra in maggio (sedute del 16 e 18 maggio).

Nella prima, il Consiglio udì una relazione del direttore generale del Banco di Napoli sui risultati del servizio istituito per le rimesse dei risparmi degli emigrati dalle Americhe.

L'esperienza di pochi mesi aveva dimostrato che il Banco, per estendere i suoi servizi e istituire una rete di rappresentanti, da sostituirsi ai piccoli banchieri privati, aveva bisogno di tenere all'estero rappresentanze proprie con qualche ispettore incaricato di invigilare.

Concordando in queste considerazioni, il Consiglio emetteva il seguente ordine del giorno:

" Il Consiglio, convinto che il servizio delle rimesse e dei risparmi degli emigrati non può raggiungere i fini che si propose il legislatore a tutela del risparmio che l'emigrazione all'estero invia in Italia, se il Banco di Napoli, cui venne affidato questo servizio, non istituisce, specialmente nell'America del Nord e nel Brasile, sue speciali agenzie od ispettori che lo organizzino e lo controllino permanentemente, fa voti perchè nel più breve termine possibile venga integrato in questo senso il servizio per le rimesse degli emigrati, modificando anche il regolamento, se occorre ".

In successive adunanze, il Consiglio, oltre a dar parere sopra alcuni provvedimenti d'ordine amministrativo, si occupò dell'interpretazione da dare alle disposizioni della legge e del regolamento che riguardano le eccezioni alla regola generale, per cui tutti gli emigranti imbarcati sopra un dato piroscafo devono pagare lo stesso prezzo, non mai superiore al nolo massimo consentito. Il Consiglio fu d'avviso che si dovesse dare a tali disposizioni un'interpretazione estensiva, in modo da consentire ai vettori di poter dare il passaggio a prezzi inferiori a quelli già annunciati ed effettivamente riscossi già per un certo numero di biglietti venduti.

Passando poi ad occuparsi della tutela degli Italiani all'estero, il Consiglio esaminò ed approvò la proposta di assegnare sul fondo per l'emigrazione una somma per sussidi a maestri elementari ed a medici italiani residenti nel Brasile, i quali cooperassero alla diffusione delle notizie utili agli emigranti e divenissero corrispondenti ordinari del Commissariato presso i nuclei coloniali in regioni appartate, dove non arriva l'assistenza immediata del regio console.

Così pure fu approvata la proposta di concorrere col fondo dell'emigrazione all'acquisto di libri per biblioteche circolanti, da istituirsi nelle colonie italiane all'estero, e alla spesa necessaria per la diffusione dell'istruzione elementare fra i nostri emigranti, nell'imminenza del pericolo che una legge federale vieti agli analfabeti viaggiatori di terza classe, cioè agli immigranti, l'ingresso negli Stati Uniti.

Si discusse poi la proposta di costruire a Genova e Napoli ricoveri per emigranti. Fu udito il cav. Coen Cagli, ingegnere del genio civile di Napoli, il quale era stato incaricato di fare un progetto tecnico col calcolo della relativa spesa.

Il Consiglio riconobbe l'utilità dell'istituzione di siffatti ricoveri, previsti dalla legge e necessari per impedire molti inconvenienti che si verificano nei porti d'imbarco, nei momenti di ressa e di grande affluenza degli emigranti. Tuttavia, preoccupandosi di altre questioni urgenti, tra cui principalmente quella di favorire l'istituzione di colonie agricole italiane nell'America latina, prese una deliberazione di carattere dilatorio, nei seguenti termini:

" Il Consiglio dell'emigrazione, ritenuto che, nelle circostanze presenti, l'opera del Commissariato debba essere specialmente diretta ad agevolare un migliore e più stabile assetto ai nostri lavoratori agricoli nell'America meridionale, esprime l'avviso che, rimandando a tempo più opportuno la costruzione dei ricoveri nei porti d'imbarco, convenga destinare anzitutto il fondo dell'emigrazione ad aiutare efficacemente e con opportune garanzie tutte quelle iniziative private che mirino ad organizzare dei nuclei di Italiani nell'Argentina e nel Brasile, padroni della terra che coltivano, e pel cui tramite le tradizioni, il genio e l'operosità italiana abbiano un continuo riverbero di mutua fraternità e di fecondi scambi con quelle regioni;

" Preso atto dell'opera fin qui compiuta dal Commissariato circa il patronato degli emigranti italiani negli Stati Uniti e in altri Stati di America, lo invita a continuare in questa via ed a promuovere la fondazione di uffici di protezione, d'informazione e d'avviamento al lavoro in altri Stati, ai quali si dirige la nostra emigrazione, specialmente nell'America del Sud ".

Entrato in quest'ordine di idee, il Consiglio esaminò, in successive sedute, come potesse esercitarsi l'azione del Commissariato in ordine a possibili imprese di colonizzazione nell'America meridionale. Prese notizia della costituzione e dei risultati ottenuti da alcune importanti Società estere di colonizzazione, specialmente nel Brasile, e furono pure uditi i pareri di persone che avevano pratica conoscenza dei

paesi dell'America meridionale, dove tentativi di colonizzazione parrebbero offrire le maggiori probabilità di successo.

Il Consiglio esaminò poi vari metodi coi quali il Commissariato potrebbe concorrere allo sviluppo della colonizzazione; ma non credette opportuno di prendere una deliberazione ed espresse il voto che si mandassero persone idonee e coscienziose a studiare quali siano i paesi in cui potrebbero istituirsi ed incoraggiarsi siffatte colonie di agricoltori italiani, cercando di procurare a tali imprese il favore dei Governi e della pubblica opinione nei paesi stessi, e a studiare ancora le condizioni, in generale, alle quali potrebbero essere acquistati e messi in cultura i terreni, facilitando ai coloni l'acquisto della terra.

Nella sessione del febbraio 1904 (sedute dei giorni 8, 9, 12, 13), il Consiglio si occupò di una domanda di patente di vettore, presentata da una Società estera di navigazione, che al Consiglio non parve rivestisse i caratteri veri e propri di un ente commerciale, che potesse mettersi in concorrenza legittima colle altre Società italiane e straniere, ammesse a fare il trasporto degli emigranti fra l'Italia e l'America.

Indi passò ad esaminare una proposta di riforma del servizio dei passaporti, che oggi si rilasciano senza spesa, e perciò sono domandati anche da chi non abbia che un'intenzione lontana di passare all'estero, o si rilasciano per duplicato, senza, talvolta, verificare l'identità della persona o se le qualità dei titolari non siano mutate dopo il primo documento rilasciato, e servono facilmente a fare emigrare altre persone che non avrebbero potuto ottenerlo in nome proprio, pei loro precedenti penali o per altre cause.

Il Consiglio, intesa una relazione circostanziata su codesti inconvenienti, ne riconobbe il valore, ma non giudicò che potesse essere rimedio efficace il ristabilire una piccola tassa. Dopo avere soppressa l'antica tassa di due lire, il rimettere ora una tassa di una lira, per esempio, non sarebbe un ostacolo serio a che si prendessero i passaporti duplicati, per venderli a chi non potesse ottenerli in proprio nome. Che se poi lo scopo principale del ristabilire una tassa sui passaporti fosse quello di procurare maggiori mezzi ai consoli per le

funzioni di tutela degli emigranti, che sono chiamati ad esercitare, in tal caso converrebbe meglio avvisare ad altre fonti di entrata; e allora si aprirebbe la questione di tutto l'ordinamento dei consolati, sia per il personale da applicarsi alle singole circoscrizioni, sia per la retribuzione da assegnarsi in relazione all'importanza dell'opera che si domanda.

Passando ad altri argomenti, il Consiglio aderì alla richiesta fatta dal Ministro degli affari esteri, di dare un sussidio ad un Comitato di Ravenna, che si propone di favorire l'invio di un certo numero di famiglie agricole nella Colonia Eritrea.

Indi si occupò di un progetto presentato dal Commissariato per costruire in Napoli, sopra una parte dell'area concessa per il ricovero degli emigranti, un recinto coperto, per raccogliervi gli emigranti nelle ore che precedono l'imbarco, per i bagni e per la pulizia delle persone (essendosi già provveduto alla disinfezione dei bagagli nello stabilimento aperto sul principio di quest'anno).

Sarebbe l'attuazione di una parte degli edifici già progettati, ma che dovrebbe ad ogni modo apprestarsi, quand'anche si rinviasse a tempo indefinito il ricovero, per quanto concerne i dormitori, le cucine e i refettori, pei quali si potrebbe forse anche provvedere mediante convenzioni con private Società, tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio.

I membri del Consiglio, che presero parte a questa discussione, si mostrarono favorevoli ad adottare questo provvedimento parziale; ma una decisione venne rimandata a più tardi, dopo che si sarà deliberato sui mezzi e metodi coi quali aiutare le imprese di colonizzazione agricola nell'America meridionale, desiderandosi avere anzitutto un'idea chiara dell'onere che verrebbe imposto al Fondo dell'emigrazione per questo scopo, il quale ora è considerato come uno dei principali e più urgenti da promuovere e soddisfare.

Il Consiglio dell'emigrazione fu pure chiamato a dar parere sulle domande presentate da molte Giunte comunali e Consigli di comuni non capiluoghi di mandamento, perchè siano ivi mantenuti i rappresentanti dei vettori. Non potendo assumere in esame le singole

domande, il Consiglio approvò i criteri generali proposti dal Commissariato, raccomandando nell'applicazione una certa larghezza.

Il Consiglio tornò quindi ad occuparsi della convenienza di un concorso del Commissariato dell'emigrazione, per combattere l'analfabetismo nei centri che danno maggior contributo all'emigrazione, e, in armonia con deliberazioni precedenti, deliberò di accordare questo concorso, integrando l'opera del Ministero dell'istruzione pubblica per promuovere l'istituzione di scuole serali e festive per gli adulti, nella misura di lire 50,000, la quale somma dovrà erogarsi nei modi e con le cautele che saranno fissate di concerto fra il detto Ministero e il Commissariato, sentito il Comitato permanente; e riconobbe, frattanto, la necessità e l'urgenza che si inizi nella Basilicata l'attuazione dei provvedimenti suddetti.

Anche nella sessione del 1904, il Consiglio si è occupato dell'idea di favorire l'istituzione di colonie agricole italiane nell'Argentina e in altri paesi dell'America latina. In precedenti sessioni aveva già espresso il suo parere favorevole a questo concetto e aveva consigliato l'invio nell'Argentina e nel Brasile di commissioni, che studiassero sui luoghi la possibilità di una soluzione pratica di quel problema. Questi studi preliminari essendo compiuti per l'Argentina, col ritorno delle persone incaricate, il Consiglio ebbe ad occuparsi dell'esame di tre proposte concrete, per dire quale potrebbe essere di fronte ad esse la forma più opportuna del concorso da darsi sul fondo dell'emigrazione.

Dopo uno scambio d'idee, fu deciso di rinviare una decisione ad una successiva seduta del Consiglio, per aver modo così di studiare a fondo i singoli progetti.

Sempre in relazione alla tutela e all'avviamento degli emigranti nei paesi esteri di immigrazione, il Consiglio formò oggetto di discussione del voto formulato nel Congresso di Udine sull'emigrazione temporanea, circa l'istituzione di *addetti del lavoro* nei principali centri di emigrazione.

Pur riconoscendo la necessità di rafforzare gli uffici consolari con un personale idoneo per l'assistenza dei lavoratori italiani, tanto in

Europa, quanto fuori d'Europa, il Consiglio volle esaminare se la proposta di nominare un certo numero di addetti dell'emigrazione non potesse essere collegata coll'istituzione degli ispettori viaggianti, già prevista dalla legge, e diede incarico ad una sottocommissione di studiare il quesito, per riferirne al Consiglio.

Il Consiglio prese poi cognizione delle condizioni in cui si trovano le società di patronato per gli emigranti, formatesi all'estero, con sussidi sul fondo dell'emigrazione, sopra una relazione particolareggiata del Commissariato, ed espresse il desiderio che siano studiate le modalità pei rendiconti morali e contabili da presentarsi annualmente dalle società medesime.

Pubblicazioni del Commissariato

I. — Bollettino dell'emigrazione.

Elenco delle principali materie contenute nel Bollettino dell'emigrazione.

A) Rapporti consolari.

AMERICA SETTENTRIONALE E CENTRALE.

I. *L'emigrazione italiana negli Stati Uniti d'America* — Rapporto del conte L. Corinaldi, Boll. N. 2, 1902.

II. *Gli Italiani negli Stati Uniti, e specialmente nello Stato di Nuova York* — Rapporto del conte F. Prat, Boll. N. 2, 1902.

III. *L'isola di Cuba; le sue condizioni economiche e l'immigrazione* — Rapporto del cav. F. Beauregard, Boll. N. 3, 1902.

IV. *L'immigrazione e le colonie italiane nella Pennsylvania* — Rapporto del conte A. Dall'Aste Brandolini, Boll. N. 4, 1902.

V. *L'immigrazione italiana in alcuni Stati della Nuova Inghilterra*:
Massachusetts — Rapporto del sig. R. Brindisi, Boll. N. 5, 1902.
Connecticut — Rapporto del sig. M. Riccio, Boll. N. 5, 1902.
Rhode Island — Rapporto del sig. M. Vervena, Boll. N. 5, 1902.

VI. *Gli Italiani in alcuni distretti dello Stato di Nuova York*:
Albany — Rapporto del sig. G. P. Baccelli, Boll. N. 5, 1902.
Buffalo — Rapporto del sig. G. Banchetti, Boll. N. 5, 1902.

VII. *L'immigrazione italiana nel Colorado e nell'Utah* — Rapporto del sig. G. Cuneo, Boll. N. 5, 1902.

VIII. *Gli Italiani in California ed in altri Stati della Costa del Pacifico* — Rapporto del sig. C. F. Serra, Boll. N. 5, 1902.

IX. *L'immigrazione e le colonie italiane nel Messico* — Rapporto dei barone C. Aliotti, Boll. N. 9, 1902.

X. *Gli Italiani in alcuni Stati della Confederazione dell'America del Nord*:
Maryland — Rapporto del sig. P. Schiaffino, Boll. N. 11, 1902.
Ohio — Rapporto del sig. N. Cerri, Boll. N. 11, 1902.
Kentucky — Rapporto del sig. G. Cuneo, Boll. N. 11, 1902.
Michigan — Rapporto del sig. P. Cardiello, Boll. N. 11, 1902.
Louisiana — Rapporto del sig. D. Ginocchio, Boll. N. 11, 1902.
Missouri — Rapporto del sig. G. Fedeli, Boll. N. 11, 1902.

XI. *Gli Italiani nel distretto consolare di Nuova Orleans*:
Louisiana — Rapporto del cav. G. Saint Martin, Boll. N. 1, 1903.
Texas — Rapporto del sig. C. Nicolini, Boll. N. 1, 1903.
Florida — Rapporto del sig. G. B. Cafiero, Boll. N. 1, 1903.
Mississippi — Rapporto del cav. N. Piazza, Boll. N. 1, 1903.

XII. *Gli Italiani nel distretto consolare di Filadelfia* (*Stati di Pennsylvania, Maryland, Delaware, South Carolina, North Carolina, West Virginia e Georgia*) — Rapporto del cav. G. Naselli, Boll. N. 10, 1903.

America meridionale.

I. *L'emigrazione italiana nella Repubblica Argentina* — Rapporto del marchese O. Malaspina, Boll. N. 3, 1902.

II. *Gli Italiani nello Stato di Santa Caterina* — Rapporto del cav. G. P. di Savoia, Boll. N. 6, 1902.

III. *Gli Italiani nel Nord del Brasile* — Rapporto del cav. R. Agnoli, Bollettino N. 8, 1902.

IV. *L'immigrazione italiana nello Stato di San Paolo nel Brasile* — Rapporto del cav. A. Monaco, Boll. N. 8, 1902.

V. *Le condizioni degli Italiani in Buenos Aires* — Rapporto del cav. L. Gioia, Boll. N. 8, 1902.

VI. *La Repubblica del Chilì e l'emigrazione italiana* — Rapporto del cav. O. Savina, Boll. N. 12, 1902.

VII. *L'immigrazione italiana nel distretto consolare di La Plata* — Rapporto del cav. G. Nagar, Boll. N. 3, 1903.

VIII. *Lo Stato di Rio Grande del Sud e l'immigrazione italiana* — Rapporto del cav. E. Ciapelli, Boll. N. 4, 1903.

IX. *La Repubblica dell'Uruguay e l'immigrazione italiana* — Rapporto del signor S. Carrara, Boll. N. 5, 1903

X. *Gli Italiani nella Repubblica del Paraguay* — Rapporto del signor G. Cerruti, Boll. N. 5, 1903.

XI. *Gli Italiani nel dipartimento di Santa Fè* — Rapporto del signor G. Notari, Boll. N. 7, 1903.

XII. *L'immigrazione italiana nello Stato di Espirito Santo* — Rapporto del cav. R. Rizzetto, Boll. N. 7, 1903.

XIII. *Lo Stato del Paranà e l'immigrazione italiana* — Rapporto del signor Q. Silva, Boll. N. 7, 1903.

XIV. *La Repubblica del Perù e l'immigrazione italiana* — Rapporto del commendatore G. Pirrone, Boll. N. 15, 1903.

XV. *Gli Italiani nella Repubblica dell'Equatore* — Rapporto del comm. G. Pirrone, Boll. N. 15, 1903.

EUROPA.

I. *I minorenni italiani nelle industrie lionesi* — Rapporto del cav. E. Perrod, Boll. N. 9, 1902.

II. *L'immigrazione italiana nelle provincie del Reno e della Westfalia* — Rapporto del sig. E. di Oppenheim, Boll. N. 10, 1902.

III. *Gli Italiani nella Sassonia e nella Turingia* — Rapporto del sig. F. G. Krause, Boll. N. 10, 1902.

IV. *I minorenni italiani nel distretto consolare di Colonia* — Rapporto del sig. E. di Oppenheim, Boll. N. 10, 1903.

V. *Gli Italiani in Svizzera:*

L'emigrazione e le colonie italiane in Svizzera — Rapporto del comm. L. Silvestrelli, Boll. N. 11, 1903.

Il Canton Ticino e l'immigrazione italiana - Rapporto del conte A. Marazzi, Boll. N. 11, 1903.

I Cantoni françesi della Svizzera e le loro colonie italiane — Rapporto del cav. G. Basso, Boll. N. 11, 1903.

L'immigrazione italiana nel distretto consolare di Zurigo — Rapporto del comm. F. Lambertenghi, Boll. N. 11, 1903.

Gli Italiani nei cantoni di Basilea e di Soleure — Rapporto del sig. A. Vischer, Boll. N. 11, 1903.

VI. *Le condizioni dell'agricoltura nella Gran Bretagna e l'emigrazione italiana* — Rapporto del cav. F. P. Righetti, Boll. N. 14, 1903.

VII. *L'immigrazione italiana nella Baviera meridionale.* — Rapporto del cav. P. Mondini, Boll. N. 2, 1904.

AFRICA.

I. *La Tunisia e l'emigrazione italiana* — Rapporto del cav. T. Carletti, Bollettino N. 2, 1903.

B) Rapporti di ispettori viaggianti ed altri corrispondenti del Commissariato.

I. *Condizioni dei coloni italiani nello Stato di San Paolo del Brasile.* — Relazione e diarii sulla missione compiuta dall'ispettore cav. A. Rossi, Bollettino N. 7, 1902.

II. *Delle condizioni presenti dell'isola di Cuba rispetto all'immigrazione.* — Rapporto del cav. E. Rossi, Boll. N. 9, 1902.

III. *Delle condizioni della Virginia dell'Est rispetto alla colonizzazione.* — Rapporto del cav. E. Rossi, Boll. N. 11, 1902.

IV. *Delle condizioni del Canadà rispetto all'immigrazione italiana.* — Rapporto del cav. E. Rossi, Boll. N. 4, 1903.
V. *Istituti di patronato dell'emigrazione italiana negli Stati Uniti.* — Rapporto del cav. E. Rossi, Boll. N. 4, 1903.
VI. *Notizie sulle condizioni del lavoro nel Transvaal.* — Boll. N. 4, 1903.
VII. *La colonizzazione e le colonie italiane nel Messico.* — Rapporto del cav. E Rossi, Boll. N. 6, 1903.
VIII. *Le questioni del lavoro nell'Africa del Sud.* — Lettere dell'ispettore cav. A. Rossi, Boll. N. 9, 1903.
IX. *L'emigrazione italiana nella Svizzera.* — Note di G. De Michelis, Bollettino N. 12, 1903.
X. *Inchiesta sugli abusi contro gli Italiani nel West Virginia.* — Rapporto dell'avv. G. Speranza, segretario della Società per la protezione degli immigranti italiani a Nuova York, Boll. N. 14, 1903.
XI. *Il Congo e l'emigrazione europea*, Boll. N. 14, 1904.
XII. *L'emigrazione temporanea del Friuli.* — Relazione dell'avv. G. Cosattini al Congresso per l'emigrazione temporanea, tenutosi in Udine nell'agosto 1903, Boll. N. 2, 1904.
XIII. *La colonizzazione e gli Italiani nel Perù.* — Notizie fornite dal signor B. Borea, capitano di vascello della R. Marina, Boll. N. 2, 1904.
XIV. *La colonizzazione agricola negli Stati Uniti in rapporto all'immigrazione italiana.* — Rapporto del prof. A. Ravaioli, addetto commerciale a Washington, Boll. N. 4, 1904.
XV. *Lo Stato Indipendente del Congo.* — Lettere del dott. E. Baccari, medico della R. Marina, Boll. N. 5, 1904.

Leggi e regolamenti di Stati esteri in materia di emigrazione e colonizzazione.

I. *Regolamento sull'immigrazione nell'isola di Cuba*, Boll. N. 3, 1902.
II. *Legge e regolamento dell'Impero germanico sull'emigrazione*, Boll. N. 10, 1902.
III. *Legislazione della Confederazione australiana sull'immigrazione*, Boll. N. 12, 1902.
IV. *Legge sull'immigrazione nella Colonia del Capo di Buona Speranza*, Boll. N. 4, 1903.
V. *Nuova legge sull'immigrazione negli Stati Uniti d'America*, Boll. N. 6, 1903.
VI. *Legge argentina, in data* 8 *gennaio* 1903, *sulla concessione delle terre fiscali*, Boll. N. 7, 1903.
VII. *Legge del* 1897, *sull'immigrazione nella Colonia del Natal*, Boll. N. 7, 1903.
VIII. *Decreto del* 15 *giugno* 1903, *che regola l'immigrazione nel Madagascar*, Boll. N. 11, 1903.

IX. *Legislazione della Nuova Zelanda sull'immigrazione*, Boll. N. 14, 1903.

X. *Provvedimenti legislativi sulla colonizzazione nell'Argentina:*

a) Regolamento, in data 2 novembre 1903, per l'applicazione della legge 8 gennaio 1903, sulle terre fiscali, Boll. N. 2, 1904.

b) Disegno di legge sulla colonizzazione delle terre appartenenti ai privati e ai Governi delle provincie, Boll. N. 2, 1904.

XI. *Legge brasiliana che dichiara privilegiati i crediti dei lavoratori agricoli per il pagamento dei loro salari*, Boll. N. 2, 1904.

XII. *Legge argentina sull'immigrazione*, Boll. N. 5, 1904.

XIII. *Legge del* 9 *ottobre* 1903, *sull'immigrazione nel Paraguay*, Boll. N. 6, 1904.

XIV. *Legge dell'* 11 *marzo* 1904, *che proibisce l'immigrazione dei Cinesi, dei Turchi e dei Siriaci nella Repubblica del Panama*, Boll. N. 6, 1904.

II. — Altre pubblicazioni.

Emigrazione e Colonie. — Raccolta dei rapporti dei regi Agenti diplomatici e consolari:

Volume I. Parte I. — *Francia e Principato di Monaco.*

Volume I. Parte II. — *Svizzera - Austria-Ungheria - Gran Bretagna - Spagna e Gibilterra - Portogallo - Malta.*

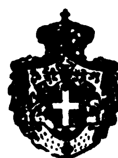
Avvertenze popolari intorno alla legge sull'emigrazione.
Avvertenze per chi emigra negli Stati Uniti e nel Canadà.
Avvertenze per chi emigra nel Brasile.
Avvertenze per chi emigra nell'Argentina.

Movimento della corrispondenza del Commissariato dell'emigrazione dal settembre 1901 alla fine di marzo 1904.

Tav. XXX.

ANNI E MESI	LETTERE		TELEGRAMMI		LETTERE E TELEGRAMMI			MEDIA giornaliera delle corrispondenze (1)
	ricevute	spedite	ricevuti	spediti	ricevuti	spediti	in complesso	
1901								
Settembre	652	533	65	61	717	594	1,311	44
Ottobre	1,416	723	100	110	1.516	833	2,349	78
Novembre	1,612	977	69	169	1,681	1,146	2,827	94
Dicembre	1,878	1,083	84	96	1,962	1,179	3.141	105
Totale	5.558	3,316	318	436	5,876	3,752	9,628	79
1902								
Gennaio	1,320	825	79	81	1,399	906	2,305	74
Febbraio	1,471	1,227	67	66	1,538	1,293	2,831	101
Marzo	2,005	1,353	82	95	2,087	1,448	3,535	114
Aprile	1.994	2.482	94	126	2.088	2,608	4,696	157
Maggio	1,947	1,871	62	66	2 009	1.937	3,946	127
Giugno	1,740	1,638	55	63	1,795	1,701	3,496	117
Luglio	1,669	1,186	63	66	1,732	1,252	2,984	96
Agosto	1,553	1,010	62	71	1,615	1.081	2,696	87
Settembre	1,212	1,383	71	76	1,283	1.459	2,742	91
Ottobre	1,533	1,354	51	50	1,584	1,404	2,988	96
Novembre	1.379	1,112	50	62	1,429	1,174	2,603	87
Dicembre	1.438	1,124	50	76	1.488	1,200	2,688	87
Totale	19,261	16,565	786	898	20,047	17,463	37,510	103
1903								
Gennaio	1,640	1.183	68	60	1,708	1,243	2,951	95
Febbraio	1,352	1,306	79	96	1,431	1.402	2.833	101
Marzo	1,727	1,356	132	149	1,859	1,505	3,364	109
Aprile	1,705	1,660	79	63	1,784	1.723	3,507	117
Maggio	1,997	1,669	53	40	2,050	1,709	3,759	122
Giugno	1,703	1,501	43	48	1,746	1,549	3,295	110
Luglio	1,924	1,674	52	60	1,976	1.734	3,710	129
Agosto	1,982	1,943	57	55	2,039	1,998	4.037	130
Settembre	1.981	1,477	45	50	2.026	1,527	3.553	119
Ottobre	2,415	2,331	33	39	2,448	2,370	4,818	155
Novembre	2,380	1.990	47	77	2,427	2,067	4,494	150
Dicembre	2,727	2,820	86	97	2,813	2,917	5,730	180
Totale	23,533	20,910	774	834	24,307	21,744	46,051	127
1904								
Gennaio	3,481	3.217	67	86	3,548	3,303	6,851	220
Febbraio	3,584	2,881	78	121	3,662	3,002	6,664	230
Marzo	3,468	2,880	98	127	3.566	3,007	6,573	210

(1) Si avverta che le circolari contano ognuna per un solo numero, qualunque ne sia il numero degli esemplari.



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL' EMIGRAZIONE

Anno 1904. **N. 8.**

SOMMARIO.

Rendiconti delle sedute del Consiglio dell'emigrazione tenute nell'anno 1902 (*Sessioni del febbraio, marzo, aprile, giugno e novembre*).



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
1904

RENDICONTI DELLE SEDUTE DEL CONSIGLIO DELL'EMIGRAZIONE

tenute nell'anno 1902 (1)

Sessione 1ª.

Sedute dei giorni 21, 22 e 24 febbraio 1902

Seduta antimeridiana del 21 febbraio 1902.

Sono presenti i signori ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI e PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, PELUCCHI e ROSSI, il cav. GAZZULINI e il prof. SCHIAPARELLI.

Interviene alla seduta S. E. il Ministro degli affari esteri, on. PRINETTI, il quale assume temporaneamente la presidenza.

PRINETTI, *ministro degli affari esteri*. Ho voluto procurarmi il piacere e l'onore di venire ad inaugurare i loro lavori, a cui, naturalmente, io non posso prendere parte; cederò subito dopo la presidenza all'on. vice-presidente, in assenza dell'egregio presidente, senatore Lampertico, al quale auguro pronta e completa guarigione.

Il Consiglio dell'emigrazione è certamente conscio della gravità e della importanza delle funzioni che gli sono affidate. L'opera che deve compiere è opera di sorveglianza e di consiglio al Commissariato dell'emigrazione, dal quale il paese attende molto, anzi, sto per dire, attende troppo, poichè la legge sulla emigrazione ha avuto, fra gli altri, anche l'effetto di far conce-

(1) Gli atti che qui si pubblicano del Consiglio dell'emigrazione riproducono il resoconto stenografico delle discussioni, riveduto da ciascuno degli intervenuti. Sono date in riassunto quelle parti che, per l'indole delle materie, non sarebbe conveniente riprodurre in tutti i loro particolari, o che, riguardando provvedimenti di semplice amministrazione, non avrebbero interesse per il pubblico.

pire, intorno ai possibili suoi risultati, delle speranze e delle illusioni che sono forse al disopra di ciò che può sperarsi di conseguire. Ora, poichè ho il piacere di trovarmi in mezzo a lor signori, io vorrei esporre molto sinceramente quali sieno, a mio avviso, i limiti cui si potrà arrivare ed i risultati cui bisogna mirare e che si può ritenere umano e probabile ottenere.

E cercherò poi anche di giustificare Commissariato e Ministero dall'accusa che va lentamente formandosi, quasi nube, nell'atmosfera della pubblica opinione, che cioè in questi mesi si sia perduto il tempo e non si sia fatto quanto si sarebbe potuto fare.

Il fenomeno della emigrazione si può, a mio avviso, dividere in tre periodi ben distinti fra di loro. Un primo periodo è quello nel quale l'emigrante viene reclutato e condotto al porto d'imbarco. Un secondo periodo è quello del viaggio; un terzo periodo è quello nel quale l'emigrante si colloca, trova lavoro nel paese che egli ha scelto come campo della sua attività.

Quanto al primo periodo, io credo che il risultato che si può sperare di conseguire è unicamente quello di porre un freno, anzi di impedire tutto quel cumulo di disonestà che si commettono a danno dell'emigrante, sia ingannandolo intorno alle probabilità di successo che gli arridono, emigrando piuttosto in un paese che in un altro, inducendolo ad abbandonare una vita forse non agiata, ma infine non completamente disperata, per andare a tentare la fortuna là dove non ha nessuna probabilità di successo; e di impedire anche qualche cosa di più, cioè tutte quelle truffe che si commettevano a danno dell'emigrante, lasciato tante volte sul lastrico, dopo essere stato indotto a spogliarsi perfino delle sue poche masserizie, a fine di comporsi il piccolo peculio necessario per compiere il viaggio in cerca di miglior fortuna.

Da questo punto di vista, io credo che i risultati, a cui la legge intende, potranno conseguirsi completamente, poichè le cauzioni prestate dalle Società e dagli altri vettori, che sono diventati effettivamente responsabili dell'opera dei loro rappresentanti, copriranno realmente i danni che da questi rappresentanti fossero, per soverchia avidità di lucro, cagionati agli emigranti. Le Commissioni arbitrali, che credo siano state già costituite, ai termini della legge, in ogni provincia e alle quali gli emigranti, o chi per essi, potranno ricorrere, troveranno il modo di emettere sentenze che abbiano effetto pronto ed immediato di risarcimento di danni.

Io non mi faccio grandi illusioni che i rappresentanti di oggi possano essere reclutati fra elementi molto diversi dagli agenti di emigrazione di ieri; anzi credo che una gran parte delle persone, che si sono presentate per divenire rappresentanti, siano ex agenti di emigrazione. Sotto questo rapporto la legge non ha potuto forse — poichè non vi è legge al mondo che possa mutare improvvisamente le cose umane — creare una figura di promotore della

emigrazione molto diversa da quella che prima esisteva. Ma, se non altro, ha prodotto questo vantaggio: che, togliendo ad un tratto a tutti gli agenti la facoltà di compiere le loro speculazioni e instaurando ex novo tutto un corpo nuovo di rappresentanti, di collettori di emigranti, ha fornito occasione per vagliare nuovamente i titoli di tutti questi agenti e fare una selezione, la quale, se non riuscirà perfetta, sarà per lo meno severa ed efficace; ed io credo che molti elementi, che man mano si erano andati infiltrando tra gli agenti di emigrazione, potranno in questa occasione essere eliminati. I rimanenti non saranno tutti perfetti e di moralità indubbia, perchè lo sforzo per ingannare lo sguardo anche il più acuto e l'esame il più minuto è purtroppo tale che non è possibile che qualche inganno non riesca; ma è da ritenere che il corpo dei rappresentanti, nel suo complesso, sarà migliore di quello che fino ad ora era il corpo dei subagenti.

Una questione, sulla quale il Consiglio sarà chiamato a dare il suo avviso, è quella che riguarda i Comitati di patrocinio degli emigranti nei singoli centri emigratorii, di cui la legge ha voluto la istituzione, e il cui cómpito è, a mio avviso, un poco indeterminato. Vi è però in questo cómpito un punto certo, che sarebbe quello di farsi tutore volenteroso e gratuito dell'emigrante ingannato, truffato dal rappresentante, ed ottenere per lui dalla Società o dal vettore, cui appartiene il rappresentante ingannatore, la rifazione dei danni, dinanzi alla Commissione arbitrale provinciale.

Questi Comitati avranno una efficacia maggiore o minore, grandissima o nulla, a seconda della buona volontà di coloro che li compongono; e siccome si tratta di qualche migliaio di Comitati, certo non è da farsi illusione che da per tutto essi abbiano a funzionare come la legge desidera.

È sorta però una questione, ed è che alcuni di questi Comitati hanno chiesto una piccola sovvenzione o un rimborso di spese. Il Consiglio della emigrazione sarà chiamato appunto ad emettere la sua opinione su questa questione, che è assai ardua, poichè si tratta, a quest'ora, forse di tremila Comitati e saranno presto in numero anche maggiore.

Se anche questa spesa si limitasse a 50 lire per Comitato, si dovrebbe spendere una somma ragguardevole. Il Consiglio vedrà che cosa convenga di fare. Forse è probabile convenga assai più fidare sulla buona volontà di coloro che sentiranno il desiderio di compiere questo apostolato, e che lo potranno compiere senza soccorso di danaro, anzichè farne una istituzione, la quale verrebbe ad assumere una forma burocratica. Ad ogni modo il Consiglio sarà meglio di me in grado di risolvere la questione.

Ciò che ho avuto l'onore di dire vale a dimostrare come il Commissariato non abbia perduto il suo tempo e come il Ministero non sia venuto meno alle funzioni assegnategli dalla legge. Furono presentate 12 mila domande di

rappresentanti. Per ciascuna di queste domande si è dovuto verificare i titoli, le informazioni, la fedina penale; e verificarli con oculatezza, poichè molte volte è successo che con grande disinvoltura i ricorrenti abbiano mandato la fedina penale di un altro, quando la loro non era troppo pulita. Di queste 12 mila domande ne sono state esaminate circa la metà. Il lavoro quindi può dirsi a buon punto.

Un'altra cosa debbo dire circa questo primo periodo.

Uno dei compiti principali sarà la costruzione di due ricoveri, uno a Genova e l'altro a Napoli. A questo scopo il Commissariato ha mandato il dott. Franz Labriola a studiare sul posto, ad Amburgo, il ricovero per gli emigranti. Egli è ora ritornato, e pare che abbia riportato una assai buona impressione di quell'istituto, e che si potrà prenderlo a modello anche per noi.

Questa sarà una spesa grande, ma è però una spesa che non si ripete, ed io credo, salvo al Consiglio di decidere, che questa sarebbe la prima spesa da farsi, poichè per essa avremo eliminato uno degli oneri maggiori, e in pari tempo offriremo con questi ricoveri al pubblico qualche cosa che produca vantaggio concreto. Credo che la spesa per la costruzione dei due ricoveri si aggirerà intorno a un milione e duecento mila lire. È difficile prevedere ora la cifra con esattezza; ad ogni modo credo che, fra l'avanzo dell'esercizio in corso e ciò di cui si potrà disporre nell'esercizio prossimo, quest'opera potrà compiersi.

Io sottopongo quindi all'esame del Consiglio questa idea, che, prima di qualunque altra spesa, si debbano costruire questi ricoveri, poichè certo uno degli spettacoli più dolorosi è quello degli emigranti che, arrivati a Genova o a Napoli, sono costretti ad attendere l'imbarco per due o tre giorni, dormendo all'aria aperta, sul nudo terreno, e trascinando sulle banchine del porto lo spettacolo delle loro sofferenze e della loro miseria. Partano almeno portando dalla patria un ultimo ricordo di qualche giornata, in cui essa ha potuto offrir loro un asilo!

E vengo al secondo periodo della protezione degli emigranti, cioè a quello del viaggio.

A questo riguardo la legge è precisa nelle sue prescrizioni ed ha potuto essere eseguita in modo abbastanza soddisfacente fino da ora. La legge, come si sa, ha determinato lo spazio minimo necessario a ciascuno sul piroscafo; ha determinate le condizioni generali a cui i bastimenti debbono rispondere; ha determinato il trattamento che a bordo deve essere fatto agli emigranti; ha imposto che un registro per i reclami sia messo a disposizione degli emigranti stessi. Quest'ultima è una misura che di per sè non credo sarebbe di grande efficacia, perchè l'emigrante, che in generale è un poveretto, non reclama; ma, poichè un medico della marina italiana deve altresì seguire

sempre nel viaggio gli emigranti, è sperabile che egli sia anche il loro confidente e tutore, e forse a lui potranno rivolgersi con più libertà e meno timidità, che non al libro dei reclami, che, anche nel caso dei peggiori trattamenti, restò finora vuoto.

Ora questo servizio si è potuto già avviare, può dirsi, completamente.

I medici accompagnano gli emigranti nei loro viaggi; quanto stabilisce la legge si è fatto. Non so se tutto questo sia ancora perfetto; ma, trattandosi di cosa molto determinata nelle sue prescrizioni e nei suoi scopi, ha potuto essere organizzata rapidamente.

Restava un'altra questione, che non cesserà mai. La legge ha voluto che tutte queste prescrizioni, tutti questi miglioramenti nel trattamento degli emigranti, questa sorveglianza, la tassa stessa di 8 lire per emigrante, che deve essere pagata e che deve fornire il fondo per l'emigrazione, non andassero a carico degli emigranti, ma fossero a carico dei vettori. Si potrà ottenere questo risultato? Io faccio un poco le mie riserve intorno a questo concetto dell'incidenza e ripercussione della tassa. Ad ogni modo la legge ha fornito al Commissariato il mezzo, l'arma per porre un freno alle Società. Poichè la legge ha voluto che il Commissariato, in base ad analisi accurate e a confronti precisi, raccogliendo i dati degli ultimi anni, potesse determinare d'ufficio, con i corpi consultivi competenti, ed imporre il prezzo dei noli. Prima di arrivare alla *extrema ratio* della imposizione d'ufficio, il Commissariato può e deve venire a trattattive amichevoli con le Società, per vedere di ridurre le loro pretese là dove possano apparire soverchie; ed anche questo fu fatto, credo, per tutte le Società, e con risultati abbastanza sodisfacenti. Delle riduzioni sensibili si sono ottenute; il Consiglio potrà poi dire meglio di me, se si sia raggiunto tutto il risultato che si può e si deve ottenere. Certo è che l'organismo necessario per arrivare a questo risultato è stato impiantato; i termini di confronto sono stati preparati. Preparato lo strumento, si potrà verificare man mano, ogni quattro mesi o meno, se i noli sieno suscettibili di nuove riduzioni e cercare di tutelare, nei limiti del possibile, l'interesse dell'emigrante.

Pertanto questo secondo periodo della emigrazione ha potuto avere già dal Commissariato, se non in modo compiuto, certo in gran parte, quella opera di tutela che la legge aveva stabilita.

Quanto al terzo periodo, cioè al periodo in cui l'emigrato sbarcato cerca collocamento, la legge, a mio avviso, è molto vaga; nè poteva essere precisa, poichè il fenomeno stesso non si presta, direi, ad essere rinchiuso nelle formule di una legge; ed è dove la legge ha fatto e fa nascere le maggiori speranze e dove, dico francamente la mia impressione, potremo far molto di bene, ma non potremo mai rispondere a tutte le speranze concepite.

Infatti l'emigrante, dal momento che è sbarcato, entra in un paese che non è più il nostro, sul quale nessuna giurisdizione abbiamo, all'infuori di quella che ci concedono i trattati internazionali e che si esercita per mezzo dei consoli. Possiamo mandare, e l'abbiamo anche provato, degli ispettori. Sono infatti in corso tre ispezioni, di carattere privato, per opera di persone non rivestite di carattere ufficiale, e che possono quindi meglio muoversi per proprio conto in quei paesi dove formicolano maggiormente le nostre colonne emigratorie, ed assumere informazioni e riferire al Governo ed al Commissariato le notizie attinte; ma questo esige un enorme riguardo ed una grande misura; poichè, se appena nascesse in quei Governi l'impressione che questi ispettori sono un fomite di notizie non favorevoli al loro interesse ed alla loro riputazione, se troppo vivace fosse la propalazione delle notizie non buone sulle condizioni di questi emigranti e sul trattamento loro fatto, noi avremmo da parte di quei Governi un'azione repressiva, violenta, che, da un lato, ci renderebbe più difficile l'esercitare anche quella tutela che ci spetta di diritto per i trattati internazionali, e, dall'altro, si risolverebbe in trattamenti più cattivi, in maggiori restrizioni a carico degli emigranti stessi.

Noi, ad esempio, abbiamo una grande, larghissima corrente di emigrazione verso gli Stati Uniti; ebbene noi abbiamo già visto che in due o tre messaggi presidenziali successivi è stato accennato alla necessità di frenare, di restringere, di impedire, quasi, questa corrente di emigrazione. Anche il nuovo presidente, il Roosevelt, l'ha detto in termini che, ove fossero applicati nella loro rigida espressione, produrrebbero certo un grave ostacolo alla nostra emigrazione. Ora è certo che, se vi è paese il quale vuol essere padrone in casa propria e che si opporrebbe a qualunque ingerenza che avesse carattere, non dirò ufficiale, ma anche solo ufficioso, sono gli Stati Uniti. Da ogni parte ci venne raccomandato di guardarci da qualunque atto che potesse rappresentare una specie d'ingerenza nostra sull'autorità locale.

Analoghe cose potrei dire per il Brasile, e così pure per l'Argentina, quantunque per quest'ultimo Stato la cosa sia più semplice; là abbiamo le colonie più fiorenti e più tranquille, e per di più i rapporti fra i due paesi sono i più cordiali, i più amichevoli; là gli emigranti stanno meglio ed anche vi affluisce un'emigrazione direi quasi speciale, un poco più scelta, più selezionata di quella che va verso gli Stati Uniti ed il Brasile.

Tutto considerato, la mia impressione, ed è su ciò che richiamo l'attenzione del Consiglio, è questa: che in questo terzo periodo l'azione diretta dello Stato non può essere che assai limitata; e, a mio avviso, difficilmente potrà uscire da quei limiti che sono tracciati dai trattati all'azione consolare. Più di quello che hanno diritto e dovere di fare i nostri consoli, a tutela e a

sorveglianza dei nostri emigranti, io credo che, come azione di Stato, non sia possibile pretendere di fare. Quando i consoli non adempissero diligentemente ed efficacemente al loro cómpito, si potrebbero mandare altre persone per assolverlo; ma queste altre persone non farebbero altro, su per giù, se non quello che è attribuzione dei consoli; quindi noi non faremmo se non istituire un altro personale, il quale non avrebbe probabilmente maggiore attitudine dei consoli. Io credo che meglio sarà quindi fare una selezione accurata nel personale consolare e scegliere i più idonei per mandarli in quei paesi dove la nostra emigrazione affluisce. Io questo prendo impegno di fare, e da questo invio tranquillo, senza rumore, graduale, dei consoli più idonei al compimento di questa funzione, si potrà ottenere forse miglior effetto che altrimenti non si otterrebbe. Del resto, non c'è da farsi illusioni; lamenti ve ne saranno sempre. E perchè? Perchè la battaglia della vita è per l'emigrato più viva ed aspra che non per i cittadini i quali restano in Italia, e se in essa sonvi probabilità di maggior successo, vi sono anche inevitabili ed assai maggiori le delusioni, e, quando queste avvengono, è naturale che l'emigrante volga il pensiero alla patria e si dolga che l'assistenza di essa non sia proporzionata, non già a ciò che dovrebbe essere, ma a ciò che egli desidera; e poichè chi soffre desidera molto, è umano che esso non trovi sufficiente l'assistenza che incontra. I lamenti sono quindi sempre inevitabili, e quando essi si rivolgono al nostro corpo consolare, pur contenendo molto di vero, contengono anche molto di esagerato, e quello stesso vero che contengono è inevitabile e fatale.

Però rimane, in questo terzo periodo dell'emigrazione, un'azione che può sempre essere compiuta con successo, ed è di aiutare e sussidiare i patronati. Lo Stato deve aiutarli, di qualunque sorta essi siano, siano laici, siano confessionali. Tutte le iniziative private che intendono, sia al collocamento degli emigranti, sia alla tutela della loro esistenza, sia alla loro direzione morale, debbono essere aiutate. Di questi patronati molti già esistono, molti si possono far sorgere; ed io credo che, sotto questo rapporto, siccome i mezzi di cui il Commissariato dell'emigrazione potrà disporre in seguito saranno abbastanza rilevanti, si potranno dare alle varie istituzioni esistenti ed a quelle che sorgeranno dei sussidi importanti, essendo evidente che, quando avremo finito di costruire i ricoveri di Genova e di Napoli, il fondo per la emigrazione, tolto ciò che serve per il Commissariato centrale, potrà tutto esser disponibile per soccorsi ai patronati.

La spesa per i ricoveri credo si ridurrà alla manutenzione, poichè non credo si vorrà dare il vitto gratuito; con gli introiti della tassa, da quello che si può capire fin da ora, si avrà un milione e mezzo circa; quindi vi sarà un margine larghissimo.

Infine, riguardo a questo terzo periodo della emigrazione, dirò ancora che dovrà spiegarsi un'azione diplomatica di protezione, non tanto del singolo emigrante, quanto della collettività delle nostre colonie all'estero, nel senso cioè di ottenere che gli Stati, in cui queste colonie si trovano, abbiano verso di esse quei riguardi che loro spettano, facciano con la loro opera legislativa a queste colonie la giustizia che loro va fatta; e sotto questo rapporto posso assicurare lor signori che non mancherò di compiere l'ufficio mio. E per verità debbo dire che ho trovato sempre le migliori intenzioni da parte degli Stati in cui queste colonie si trovano.

Un'ultima parola ed ho finito. Con quanto ho detto credo di avere giustificato e reso conto per grandi linee di quanto il Commissariato ha già fatto. Il Commissariato entrò in funzione nel settembre scorso; sono appena sei mesi che è in carica; quindi non mi sembrano giustificate le accuse che ho visto formulate da parecchi giornali, forse ispirate da viva impazienza di ottenere di più.

Ad ogni modo, rimarrebbe sempre una grande giustificazione ed è questa: che il Commissariato, se non ha potuto dare per ora svolgimento a tutti i rami del servizio della tutela degli emigranti, ha speso anche poco. Il denaro introitato in questo primo periodo è nella massima parte a disposizione per quello che si dovrà fare e che la legge impone di fare.

Con ciò credo di aver reso conto al Consiglio della poca opera mia, la quale si riduce ad un'alta sorveglianza, e di quella del Commissariato, che, per legge, è quasi in posizione autonoma; e spero che l'opera mia e quella del Commissariato potranno essere giudicate da lor signori come abbastanza soddisfacenti.

Luzzatti. Noi ringraziamo il Ministro degli affidamenti che ci ha dato e delle notizie intorno ai lavori eseguiti del Commissariato in questi primi mesi di preparazione. Se debbo esprimere il mio pensiero, è questo, che l'opera del Commissariato è stata anzi troppo poco attaccata. Il Commissariato è istituzione di battaglia contro tutti gli interessi che cospirano a danno della incolumità fisica e morale dei nostri emigranti. Ogni volta che si intraprenderà una di queste battaglie e che interessi illegittimi saranno offesi, questi leveranno alta la voce; e io mi dolgo di non aver udito gridare abbastanza; ma siamo ancora allo esordio, e il Ministro ci ha detto che il Governo colla sua vigilante autorità e il Commissariato non potevano far di più. Io quindi, senza voler coltivare illusioni - che, come ben sa il Ministro, gli autori di questa legge, il Visconti-Venosta, il Pantano, ed io, ci siamo ben guardati dal fare soverchie promesse al popolo italiano, memori di un'aurea sentenza del Guizot, che in queste materie sociali i desideri anche i più mo-

desti diventano nella realtà presuntuosi, tanto è difficile creare leggi nuove e nuovi rapporti di diritto pubblico, là dove era tutto abbandonato alla avidità degli interessi privati - traggo lieti auspici per l'avvenire della nostra istituzione da questi affidamenti che il Ministro ci dà, e nell'ora del pericolo invocheremo la sua energia perchè ci aiuti a vincere le difficoltà che dovremo incontrare. Poichè non dobbiamo crearci illusioni: quando chiederemo che gli emigranti siano trattati umanamente nei noli, quando diremo che il vettore è responsabile del male fatto dai suoi rappresentanti, poichè la legge abolisce l'agente di emigrazione e crea un solo rapporto di diritto fra l'emigrante e il vettore, le difficoltà saranno tali e gli interessi illegittimi offesi saranno tanti, che si difenderanno in tutti i modi possibili, e, per opporci ad essi, avremo bisogno della concordia di tutti e della autorità del Ministro. È con questa speranza che noi rendiamo grazie all'on. Ministro per le dichiarazioni da lui fatte.

Prinetti, *Ministro degli esteri*. Ringrazio l'on. Luzzatti delle cortesi parole rivoltemi; ripeto che sono a disposizione del Consiglio per quel che può valere l'opera mia. Di una cosa debbo però pregare l'amico Luzzatti e i suoi colleghi, ed è questa, che, allorquando si tratterà della protezione degli emigrati nei paesi esteri, desidero che il Consiglio dell'emigrazione mi faccia conoscere il suo pensiero, poichè è là dove l'opera del Commissariato e del Ministero potrebbero avere indirizzi diversi. Io esposi la mia opinione; il Consiglio vedrà se sia giusta, poichè in una materia così importante è necessario che sia ben tracciata la via da seguire. In quanto al resto, faccio notare all'on. Luzzatti che io non ho inteso di dire che la legge abbia fatte soverchie promesse; essa si limita a disciplinare l'ardua materia; ma ciò ha fatto nascere, negli emigranti od in coloro che ad essi si interessano, più o meno sinceramente e onestamente, delle illusioni e delle aspirazioni — ciò che è nella natura delle cose umane —; e poichè queste speranze nate sono grandi, non sarà possibile sodisfarle per intiero. Lo ripeto, ogni giorno ci pervengono rapporti consolari pieni di episodi dolorosi, ai quali dà luogo la emigrazione; ed è naturale che in simili casi tutti invochino la nuova legge dell'emigrazione, e chiedano ad essa di provvedere. Noi dobbiamo guardare il fenomeno nel suo complesso, e nel suo complesso questo fenomeno ci si presenta consolante, poichè le nostre colonie sono in via di miglioramento, tanto morale che materiale; ma ciò avviene attraverso a molti dolori individuali, e se l'individuo non di rado soccombe, la colonia prospera. L'emigrazione è una grande battaglia; orbene, quando nella madre patria arrivano notizie che il tale è morto di stenti, il tal altro è stato maltrattato dal proprietario e via via, tutti ricorrono al Commissariato, come prima ricor-

revano al Ministero. Ma conviene guardarsi anche contro questo sentimento nobilissimo, che non può sempre trovare soddisfazione nella pratica delle cose.

(L'on. Prinetti prende commiato e il Consiglio riprende i suoi lavori sotto la presidenza dell'on. Luigi Luzzatti, vice-presidente).

Luzzatti. Comunico ai colleghi che alla nostra adunanza partecipa oggi l'egregio prof. Schiaparelli. Io l'ho pregato di assistere a queste nostre sedute, poichè il Consiglio non è un corpo chiuso, ed il prof. Schiaparelli rappresenta quanto vi è di più disinteressato di protezione degli emigranti. E per questa specie di missione libera e spontanea, che con tanto amore pel popolo egli esercita, io l'ho pregato di venire oggi qui, e credo di essere interprete dell'animo di tutti, ringraziandolo di avere accolto l'invito e dei suggerimenti che vorrà darci.

Dopo queste dichiarazioni, legge l'ordine del giorno del Consiglio e prosegue:

Per l'urgenza dei provvedimenti da prendersi, propongo che il Consiglio esamini anzitutto l'ultima delle quistioni poste all'ordine del giorno e cioè la seguente.

Sopra il vapore *Jover Serra*, del vettore spagnuolo Sig. Huguet, i nostri commissari, medici della marina militare, dovettero notare cose gravi.

Sono presenti a questa adunanza i due medici militari, dott. D'Ajetti e dott. Longanesi, che accompagnarono i nostri emigranti in questi viaggi sullo stesso vapore e con lo stesso capitano. Il nostro Consiglio non deve essere un'accademia, ma deve investirsi dei dolori, dei bisogni reali, delle speranze della nostra emigrazione. In questo modo soltanto esso potrà esercitare una funzione efficace nella società italiana. Il Commissariato chiese al Ministero della Marina che i due ufficiali medici, che avevano accompagnato i nostri emigranti in viaggio, venissero qui per essere intesi dal Consiglio.

Il Consiglio deve loro vivi ringraziamenti. Usi a vedere da tanti anni impunemente maltrattati, senza alcuna responsabilità, i nostri emigranti, il nostro animo si è rallegrato, quando ebbe notizia di questi due medici della nostra marina militare che hanno esercitato il loro ufficio con amore e con dignità, quali si richiedono in chi rappresenta l'Italia in simili circostanze.

I due medici della marina militare, dottori D'Ajetti e Longanesi, incitati dal presidente, espongono al Consiglio in tutti i loro particolari gli inconvenienti ed abusi avvenuti a bordo del vapore Jover Serra *del vettore spagnuolo* Huguet, *come pure il contegno poco rispettoso del capitano.*

Luzzatti. Propongo di stabilire il metodo della discussione così: dividere la questione in due parti, cioè la prima riguardante i provvedimenti da prendersi in seguito alle cose udite: la seconda riguardante i provvedimenti per l'avvenire. Io propongo di sospendere la patente al vettore, in attesa di un esame in contradittorio, perchè è nostro dovere sentire tutte le parti. Noi abbiamo motivi sufficienti per sospendere la patente, salvo a toglierla definitivamente, qualora, dopo un esame in contradittorio, lo stato vero delle cose risulterà al Commissariato. Frattanto non possiamo impedire l'imbarco e il viaggio a quegli emigranti, che si sono già impegnati per partire con questo legno, poichè dobbiamo punire il vettore, non gli emigranti, e oramai questi non si saprebbe dove caricarli. Nell'atto che si notifica la sospensione, si potrebbe permettere questo viaggio alle seguenti condizioni:

a) che siano cambiati subito il capitano e il medico;

b) che sia provveduto, nei limiti del possibile, a togliere gli sconci principali;

c) che salga a bordo dello stesso legno, lo stesso commissario regio. Se le condizioni che mettiamo non fossero accettate, la sospensione si dovrebbe compiere subito e dovremmo provvedere ai risarcimenti e ad imbarcare sopra altro vapore tutta questa gente. Un fatto vale più di mille discussioni, e un provvedimento ben ponderato, risultante da un esame coscienzioso di tutto l'accaduto, deve essere pronto, per servire di esempio.

Seduta pomeridiana del 21 febbraio 1902.

Sono presenti i signori Astorri, Barzilai, Bodio, Buonerba, De' Negri, Gambetta, Grossi, Luzzatti, Mortara e Pantano.

Assistono alla riunione i commissari Bosco, Pelucchi e Rossi, il cav. Cazzulini e il prof. Schiaparelli.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

Luzzatti. Questa mattina abbiamo lasciato la nostra discussione al punto di formulare proposte; le quali io dividevo in due parti: insegnamenti da prendere da quanto è accaduto e provvedimenti di urgenza, di fronte al fatto che il giorno 25 parte lo stesso vapore con quello stesso capitano che mancò di rispetto alla nostra legge e ai nostri funzionari.

Poichè non ci reggerebbe l'animo di lasciare che ciò avvenisse, senza una previa solenne soddisfazione, io mettevo innanzi questa proposta; intimare immediatamente alla Compagnia la sospensione della patente.

Qualcuno mi pare volesse osservare che il regolamento non parla di sospensione, mentre parla di limitazione. Io credo che il Governo abbia il diritto di sospendere la patente, se ha il diritto di toglierla. Intanto si chiami il vettore, o il suo mandatario, *ad audiendum verbum*, e mentre pende il processo per la revoca della patente, mentre si permette a quei signori di esporre le proprie ragioni, nel frattempo si diano precisi ordini, che, ove non fossero eseguiti, dovrebbero portare alla revoca della patente sen'altro.

A ogni modo, dobbiamo fare questo: imporre che, per quanto è possibile, in due o tre giorni, quel legno sia posto in condizioni da non permettere che si ripetano gli inconvenienti lamentati. Come prima cosa si deve esigere la rimozione di quel capitano; di più, si dovrebbe chiedere al Ministro della marina che quello stesso capitano medico, che fu su quel legno nel secondo viaggio, vi sia mandato come commissario anche per il prossimo viaggio, poichè dobbiamo una riparazione, non all'uomo, ma all'ufficio che copriva.

Pelucchi. Giusta la nostra legge, il Ministro degli esteri può, udito il Consiglio dell'emigrazione, negare, limitare o revocare la patente, mentre nel caso presente si propone di sospenderla. Nel verbo *limitare* possiamo comprendere l'idea del *sospendere?* Ecco il primo dubbio. Io sono di opinione

che il verbo *limitare* debba essere inteso nel senso che alla patente si possano mettere determinati limiti, anche di tempo. Non solo si deve poter dire al vettore: voi farete un servizio con questi piroscafi, invece che con questi altri, che pure vi appartengono; ma gli si deve anche poter imporre, quando ragioni di disciplina lo esigano, un limite di tempo nell'esercizio della sua industria di vettore. Per ciò, ammesso che la patente si possa limitare nel tempo, in quel verbo *limitare* è compresa anche l'idea della sospensione. Ciò per quanto riguarda la parola della legge.

Circa l'effetto del provvedimento, vorrei fare qualche considerazione: Che avverrà una volta preso questo provvedimento? Faccio osservare che il vettore signor Huguet ha due piroscafi: il *Jover Serra* e il *Miguel Jover*. Il primo di questi piroscafi dovrebbe partire da Genova il 25 corrente: l'altro è partito recentemente da Buenos Aires, ieri o ieri l'altro. Quando fosse sospesa la patente, quali saranno gli effetti immediati del provvedimento, sia sulle operazioni di emigrazione, sia sulle operazioni di commercio?

Per il *Jover Serra*, che partirà il 25, si potrà dire al vettore: Vi permettiamo che siano compiute tutte le operazioni in corso; ma si dovrà proibire a tutti i suoi rappresentanti di arruolare emigranti per l'altro piroscafo che è di ritorno? E si dovrà intendere che, dal giorno della notificazione del decreto di sospensione, tutti i suoi rappresentanti in Italia siano paralizzati nella loro azione, comunque voglia svolgersi? Sarebbero questi, onorevole presidente, gli effetti della sospensione?

LUZZATTI. Precisamente. Si darebbe la sospensione invece del ritiro immediato della patente, soltanto per non incomodare i nostri emigranti, già pronti ad imbarcarsi per il prossimo viaggio; e la si darebbe fino a che non sia compiuto il processo. Questo viaggio però non deve effettuarsi nelle stesse condizioni che ci furono descritte: e di più questo viaggio non può compiersi collo stesso capitano, che mancò di rispetto alle nostre leggi ed alla nostra bandiera, e deve salirvi sopra il medesimo commissario regio e vi deve salire con tutti gli onori del suo ufficio, perchè abbiamo bisogno di dare un esempio.

Io credo che il cav. Pelucchi abbia bene chiarite le conseguenze della sospensione, una delle quali è che nessun rappresentante potrà più raccogliere emigranti per quel vettore. In seguito esaminate più a fondo le cose ed istruito, per così dire, il processo, vedremo quali siano i provvedimenti definitivi da prendere.

PANTANO. Anch'io credo che il provvedimento da prendersi debba essere energico e sollecito, tanto più che è la prima volta che si riunisce il Consiglio

della emigrazione, vale a dire che si integra la funzione del Commissariato nella sua completa unità e divido le idee dell'on. Luzzatti, di passare, per ora, per questo primo stadio della sospensione, prima di ritirare la patente.

La parola *limitare* si può interpretare nel modo più largo. La richiesta della patente indica nel vettore l'accettazione di tutti gli obblighi derivanti dalla presente legge.

La legge, nell'articolo 13, dice al 6° capoverso: " Il Ministro degli esteri, udito il Consiglio dell'emigrazione, può, con suo decreto motivato, negare, limitare o ritirare la patente ".

Finora la patente al vettore fu data solo a titolo provvisorio; perciò è più facile il provvedere, in quanto convenga premunirsi di debite cautele prima di decidersi a convertirla in patente definitiva. Essendo trascorso quel primo periodo di tre mesi di provvisorietà, di cui parla il decreto, ed essendo noi ora nel periodo normale, siamo nel pieno diritto di limitare la patente nella sua durata, ovvero nelle condizioni, nei viaggi o in altro modo. Vale a dire che noi abbiamo la più ampia facoltà di concedere la patente al vettore, circondandola di tutte le cautele e di tutte le limitazioni possibili. Nel caso presente, senza parlare di sospensione, senza andare ad interpetrare se nella parola limitazione sia compresa la sospensione, si dovrebbe adottare il concetto della *limitazione* della patente a questo solo viaggio del 25 corrente, per non turbare i molteplici interessi che già vi sono impegnati.

Prima di concedere un secondo viaggio sentiremo gl'interessati, e prenderemo le nostre deliberazioni.

Si dovrà inoltre reclamare per ciò che riguarda il medico spagnuolo, imbarcato a bordo del vapore, che si dubita perfino se fosse laureato, tanto si è dimostrato insufficiente. In quanto alle medicine e ai locali di isolamento, queste son cose a cui la legge provvede. Ed io vorrei che si accertassero anche le responsabilità della prima Commissione di Genova e della seconda di Napoli, poichè la seconda visita è istituita per una maggiore cautela; se una prima Commissione manca, è da augurarsi che la seconda non manchi; e qui hanno mancato a Genova e a Napoli. Forse si potrà obbiettare che mancava lo spazio per l'ospedale; ma ricordo che, in una visita che facemmo Bodio ed io ad alcuni piroscafi in Genova, avendo visto sopra uno di essi che mancava un locale di infermeria, abbiamo fatto provvedere, prendendo una sezione dei dormitori, e facendola ridurre atta al servizio di infermeria e di isolamento. Questi sono provvedimenti previsti dal regolamento. Poi, sentito il vettore, si prenderanno le deliberazioni definitive.

Io quindi credo che, interpetrando la parola *limitazione*, si possa limitare la facoltà a questo viaggio, salvo a giudicare se la patente, che fu concessa

in linea provvisoria, debba essere confermata in modo definitivo, ovvero negata o limitata.

Luzzatti. Se ho ben compreso, l'amico Pantano ha detto che, lasciata da parte la questione del capitano, sulla quale non possiamo non insistere, per tutto il resto noi dobbiamo ingiungere alla nostra Commissione che non si lasci partire quel vapore, finchè non sia messo in migliore assetto, per la stretta applicazione della legge e del regolamento.

Mortara. Io mi preoccupo un poco dell'impressione che potrebbe fare la limitazione o la sospensione della facoltà dell'esercizio dei trasporti, inflitta alla Società in queste condizioni, in tanta strettezza di tempo e sopra dichiarazioni di una sola parte; tanto più che non sembra trascurabile la responsabilità delle Commissioni di Genova e di Napoli, le quali avrebbero dovuto rilevare a tempo gli inconvenienti notati in seguito; a parte il contegno del capitano e del medico spagnuolo, che non possono trovare scusa sotto nessun aspetto, e verso i quali non sarebbe nemmeno decoroso transigere.

Considero pure in quali condizioni morali si potrebbe fare questo viaggio, con un capitano che, per quanto non sia il medesimo che guidava la nave nell'altro viaggio, dipenderebbe da una Società posta sotto l'incubo di una sospensione o di una limitazione, deliberata senza una compiuta istruttoria.

Io credo che l'essenziale sia di esigere che il capitano e il medico siano surrogati; questo mi sembra necessario, anche per il fatto solo di aver mancato di riguardo al rappresentante del Governo, a prescindere da tutto il resto.

Io mi limiterei a chiedere la sostituzione del capitano e del medico, poichè risulta in modo evidente che non solo non hanno osservato le disposizioni del regolamento, ma hanno anche palesemente dimostrato e fatto comprendere di non tenerle in verun conto. La Società, non colpita direttamente, ma solo nel personale, si sentirà meno offesa dal provvedimento, e il viaggio si potrà fare con migliori risultati per i nostri emigranti. Tutto rimarrebbe riservato, inclusa la revoca della patente, per quando le indagini saranno compiute.

Conviene agire con prudenza, affinchè si infonda nelle Società di navigazione il sentimento della loro responsabilità e dei doveri che assumono di fronte alla nuova legge, che è conosciuta poco in Italia e meno ancora all'estero, ma che deve essere osservata.

Mi permetto quindi di formulare questa proposta: limitare il provvedimento, da prendersi in via telegrafica, severo ed assoluto, alla surrogazione del capitano e del medico.

Grossi. Farò una sola osservazione. Se noi non prendiamo il provvedimento della sospensione della patente, ci troveremo di fronte all'altro vapore che arriva. Non possiamo quindi limitarci a questo viaggio, ed alla semplice sostituzione del capitano, perchè dobbiamo metterci in mente che la Compagnia, per l'altro vapore che è partito testè da Buenos Aires e che dovrebbe ripartire da Genova, già comincia a prendere impegni.

Se non diffidiamo in tempo utile questa Compagnia, e lasciamo intanto che essa arruoli emigranti, bisognerà almeno lasciarle fare una seconda partenza; epperò, ripeto, un provvedimento definitivo deve esser preso.

La sostituzione del capitano non risolve la questione per le partenze successive. Se noi crediamo che basti questo, e che intanto sia il solo provvedimento che possiamo prendere avverso quella Compagnia, sta bene. Ma se noi intendiamo di diffidarla, bisogna che ne sospendiamo il lavoro, affinchè essa non possa poi dirci che si trova di fronte ad impegni cui deve soddisfare.

Io quindi solleverei una questione pregiudiziale. Vogliamo un provvedimento *ad hominem* o *ad rem?* Vogliamo, cioè, un provvedimento solo per il capitano, ovvero uno che tocchi la Compagnia e il suo funzionamento? Se dobbiamo prendere un provvedimento *ad hominem*, basta l'intimazione di cambiare il capitano, ed eventualmente il medico, avvisando la Compagnia che, se continua così, noi saremo obbligati a prendere ulteriori e più gravi provvedimenti; se invece vogliamo prendere un provvedimento *ad rem*, bisogna che, oltre a questa ingiunzione, cominciamo a dire alla Compagnia che, fino a risoluzione della questione, essa deve sospendere qualunque lavoro per la partenza dell'altro piroscafo.

Cazzulini. Invitato dal presidente a prendere la parola, credo opportuno di fornire i seguenti schiarimenti a proposito di quanto ha detto il comm. Mortara:

1° La sezione del regolamento che riguarda i trasporti per mare è per la maggior parte la riproduzione di un regolamento già in vigore da circa cinque anni, sicchè le disposizioni ivi contenute non dovevano riuscire nuove agli agenti della Compagnia;

2° Quand'anche fosse provata la asserita trascuranza da parte della Commissione di visita, non per questo sarebbe attenuata la responsabilità di chi ha contravvenuto a disposizioni regolamentari. A parte i principii di diritto comune, si noti che l'art. 94, parlando dei vettori, dichiara: " Nessuna attenuante alla loro responsabilità può derivare dal fatto delle visite ed ispezioni ordinarie o straordinarie, alle quali l'autorità governativa assoggetta i piroscafi ";

3° La quasi totalità delle irregolarità notate dal Commissario appar-

tiene ad una categoria di fatti, che nessuna ispezione potrebbe prevenire e che può solo essere repressa da chi è incaricato di vigilare sul trattamento degli emigranti durante il viaggio.

LUZZATTI. La discussione è stata ampia e profonda. La questione si può dividere in due parti. Sopra una parte siamo tutti d'accordo, poichè anche il collega Mortara, anche egli, che è la voce della prudenza, dice che quel capitano non lo vuole, che quel medico non lo vuole, e che quel bastimento, prima di partire, deve essere messo nelle condizioni richieste dal regolamento, e che perciò non occorre alcuna intimazione; la sola Commissione dovrebbe richiamare il vettore all'osservanza del dovere.

Dunque su queste cose siamo tutti d'accordo: tutti, poichè anche il Grossi, che vuole il provvedimento *ad rem*, oltre che *ad personam*, ammette pure le nostre proposte; e anche Mortara riconosce che abbiamo la facoltà di prendere queste disposizioni, avendo per noi il regolamento che toglie ogni dubbio intorno alla materia. Prendiamo adunque la deliberazione su questo punto; in seguito prenderemo le altre. Procediamo per eliminazione. Se qualcuno vuol lasciar partire il *Joser Serra* il 25, dopo aver udito i rapporti dei medici, nelle condizioni uguali del viaggio anteriore, alzi la mano. Nessuno alzando la mano, il Consiglio è unanime nel non permettere la partenza in queste condizioni.

Ammesso questo, vi è qualcuno che sostenga che lo stesso capitano debba salpare su quella nave? Nessuno l'ammette.

C'è qualcuno che vuol lasciar partire un'altra volta a bordo quel medico spagnuolo, dopo le dichiarazioni che abbiamo udite dai nostri medici? Nessuno.

C'è qualcuno che vuole che non si riparino gl'inconvenienti lamentati per l'assetto interno, per i viveri, per l'infermeria? Nessuno lo vuole.

Dunque la votazione è unanime per non volere tutto ciò.

La nostra deliberazione si conchiude con queste negazioni. Non vogliamo cosa alcuna di tutto questo. D'altra parte sappiamo che, all'ora attuale, il diffidare il vettore, in modo che la nave non parta, potrebbe perturbare gli interessi degli emigranti. Ed inoltre il Consiglio desidera che a bordo di quella istessa nave, dove gli emigranti ebbero l'offesa, stia, come commissario regio, l'uomo che ci rilevò questi guai. La nostra deliberazione si conchiude pure con questa affermazione.

Passiamo ora alla questione *ad rem*.

È chiaro che qualche cosa si deve fare, anche ammesso il modo più largo che ci propone di seguire il Mortara.

Io sono amico di tutte le guarentigie processuali, e sono d'avviso che,

prima di decidere, bisogna sentire serenamente le parti, ma ritengo ad un tempo che, oltre ai provvedimenti immediati, altri ne occorrano che mirino ad eliminare i danni e gli inconvenienti futuri.

Bodio. Dalla lettura dei rapporti dei due medici e dalle comunicazioni che essi ci hanno fatto verbalmente, mi pare che risulti non trattarsi di inconvenienti isolati di un viaggio o di un dato vapore, ma di un insieme di cose abituali, di un complesso di mancanze che rivelano un sistema.

Vorrei tener responsabile, non il capitano soltanto, ma più di lui il vettore, che lo ha scelto. La nostra legge dice che, per revocare o limitare la patente, occorre un voto del Consiglio dell'emigrazione. Si è domandato se si abbia la facoltà anche di sospendere la patente. Io mi associo a quelli che pensano che questa facoltà di sospendere sia compresa in quella maggiore di ritirare la patente o sia una maniera di limitarne l'esercizio. E noi possiamo fare ciò con tanta maggiore sicurezza, in quanto che il vettore non ha ricevuto finora che una patente provvisoria.

Faccio poi una proposta subordinata, per abbreviare la procedura. Siccome siamo d'accordo che, prima di ritirare la patente, sia da fare una nuova inchiesta, così, riflettendo che il Consiglio si compone di molte persone, che non è facile di riunire a brevissima distanza di tempo e per frequenti tornate, domando se non potrebbe il Consiglio stesso, nella sua adunanza d'oggi, formulare la sua decisione per il caso che l'inchiesta ponesse in chiaro che c'è stata la colpa del vettore. Il Consiglio potrebbe anche delegare al proprio Comitato di verificare più tardi, insieme col Commissariato, se vi siano gli estremi per il ritiro della patente nel caso attuale.

Ad ogni modo, siamo tutti concordi nel dichiarare che un'indagine sia da fare. Si devono sentire gli imputati; si deve ammettere la produzione di prove, quantunque noi abbiamo un rapporto ufficiale del nostro medico commissario, che fa fede dei fatti fino a prova del contrario.

Luzzatti. Essendo la prima volta che viene innanzi al Consiglio una questione di tanta importanza, visto che parecchi consiglieri hanno fatto qualche riserva circa la natura del provvedimento da prendersi, credo che non ci convenga di emettere un voto condizionato. Si faranno le indagini e ne sapremo i risultati; se non saremo abbastanza istruiti, chiameremo le parti e, con prudenza, procederemo in questa seconda fase della nostra azione.

Grossi. La sospensione della patente si può sempre decretare. Che se la Compagnia ci darà garanzie sufficienti che quei fatti non si ripeteranno più,

noi potremo revocare la sospensione della patente; ma dobbiamo preoccuparci dell'effetto che questo esempio produrrà sulle altre Compagnie.

PANTANO. Propongo il seguente ordine del giorno:

" Il Consiglio dell'emigrazione, esaminati i rapporti dei capitani medici dottori D'Ajetti e Longanesi, e uditi i maggiori chiarimenti da essi dati verbalmente intorno ai viaggi compiuti dal vapore " Jover Serra „ di bandiera spagnola (vettore Huguet) da Genova a Buenos Aires;

" Considerato che, di fronte ai fatti denunciati dai detti capitani nella loro qualità di commissari viaggianti, urge, nell'interesse degli emigranti, che siano adottati provvedimenti immediati ed efficaci;

" Emette il seguente parere:

" Che il Ministro degli affari esteri, riservandosi di decidere circa la convenienza di limitare o revocare la patente provvisoria di cui è munito il predetto vettore, provveda in via d'urgenza affinchè:

" *a*) sia permessa la partenza pel Plata del piroscafo " Jover Serra „, annunziata pel giono 25 corrente, sotto condizione che siano sostituiti il comandante signor Millet ed il medico di bordo signor Savane e che il piroscafo stesso sia posto, quanto ai locali, alle provviste ed all'igiene, nelle condizioni volute dalla legge e dal regolamento sull'emigrazione;

" *b*) siano fatte pratiche presso il Ministro della marina per l'imbarco sul " Jover Serra », in qualità di commissario governativo, del medico militare di 1ª classe signor Longanesi, alla cui opera coscienziosa si deve la conoscenza degli abusi avvenuti.

" Tuttociò, salva ogni denunzia da farsi immediatamente all'autorità giudiziaria, per le responsabilità in cui possa essere incorso il vettore „.

LUZZATTI. Metto ai voti l'ordine del giorno Pantano. Chi l'approva voglia alzare la mano.

È approvato.

PANTANO. Desidererei che l'ordine del giorno fosse modificato nell'ultima parte nel modo seguente:

" ed invita il Ministero della marina a voler ordinare che sia imbarcato sullo stesso vapore il medico Longanesi, alla cui opera il Consiglio plaude per lo zelo dimostrato nell'assistenza degli emigranti „.

LUZZATTI. Chi approva questa modificazione all'ordine del giorno già votato, voglia alzare la mano.

È approvato.

Seduta del 22 febbraio 1902.

Sono presenti i signori ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, PELUCCHI e ROSSI, il cav. CAZZULINI e il prof. SCHIAPARELLI.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

Il Commissario generale dà informazioni al Consiglio del modo con cui, in esecuzione al voto espresso ieri, fu provveduto per il vettore Luis Huguet la partenza del « Jover Serra ». Il medico Longanesi assisterà alla visita e si imbarcherà sul vapore stesso per accompagnare gli emigranti nel nuovo viaggio.

ASTORRI. Siccome quando arriverà il nostro ufficiale medico in America, non potrà subito far pervenire al Commissariato per iscritto le sue osservazioni di viaggio, io proporrei che egli avesse da telegrafare al Commissariato se tutto è andato bene durante il viaggio. Così saremo in tempo per impedire successivi viaggi, per i quali fossero già ingaggiati gli emigranti.

LUZZATTI. Il Consiglio ha deliberato ieri di dare al Commissariato l'incarico di accertare i fatti e presentare al Consiglio proposte concrete. Le indagini da compiersi costituiscono una vera istruttoria di un processo, che ha caratteri gravi, come quelli di violazione di leggi e di regolamenti. Potrebbe anche avere caratteri penali, e allora il Commissariato farà il suo dovere sino in fondo. Il che mi pare implicito nella deliberazione del Consiglio, ma è bene che sia confermato.

Ora il Commissario generale dovrebbe farci una relazione breve e sommaria su quanto fu fatto finora per l'attuazione della legge sulla emigrazione.

BODIO. Mi onoro di presentare al Consiglio i primi tre numeri del *Bollettino dell'emigrazione*, nel primo dei quali viene esposto quanto fu operato per l'esecuzione della legge. Già il Ministro ieri ha passato in rassegna i

diversi servizi, e cioè la tutela degli emigranti, come si esercita nelle sue tre fasi, nei paesi di origine, durante la traversata e nei paesi di arrivo.

Per essere breve, mi limiterò a precisare con poche cifre alcune delle indicazioni fornite dal Ministro. Comincio dai vettori.

Furono date le patenti — finora a titolo provvisorio — a 17 vettori, dei quali 4 sono Società di navigazione nazionali e 6 Società straniere, 1 armatore nazionale ed 1 straniero e 5 noleggiatori.

Nell'insieme i 17 vettori hanno in giro 96 vapori per il trasporto degli emigranti italiani per le Americhe. La bandiera italiana conta soli 37 vapori in questo totale; dei 59 vapori esteri, 22 sono francesi, 16 tedeschi, 15 inglesi e 6 spagnoli. Complessivamente questi vettori hanno fornito una cauzione di 3 milioni e 69 mila lire. L'ammontare delle cauzioni varia da 120 mila lire, il minimo, a 220 mila, il massimo.

In quanto ai rappresentanti, i vettori ne proposero finora 12,119; ma per 2572 di essi non furono presentati i documenti e quindi per noi è come se non fossero stati proposti. Degli altri 10 mila circa, se ne sono scartati 650; e cioè 353 furono radiati d'ufficio dal Commissariato per precedenti penali o per cattive informazioni avute dai Prefetti, e 301 furono ritirati dagli stessi vettori. Agiscono ora, provvisoriamente autorizzati, 8855 rappresentanti nei Comuni.

Quanto ai Comitati, attualmente ne sono costituiti 2307; altri sono in via di formazione, per cui il numero totale sarà presto vicino a 3 mila, e forse salirà anche a 4 mila prima della fine dell'anno, giacchè il movimento della emigrazione si va estendendo e si trovano agenti di emigrazione anche in molti Comuni, in cui fino a qualche anno fa non si conosceva emigrazione.

Si è cercato anche di coordinare l'azione delle Associazioni private spontanee con quella dei Comitati ufficiali, per fare in modo che ci fosse un aiuto reciproco, una emulazione, piuttosto che una concorrenza di enti, che avrebbe prodotto una dispersione di forze. Dove già esisteva un patronato, si è raccomandato di fonderlo col Comitato locale, istituito a norma di legge.

La nostra relazione, nel render conto di quanto si fece nel primo periodo di esecuzione della legge, parla delle visite praticate per ogni piroscafo e per ogni viaggio, così per l'assetto della nave, come per le condizioni degli emigranti.

In attesa di poter costruire in Genova e in Napoli ricoveri capaci almeno di un migliaio di emigranti ciascuno, si sono date istruzioni ai Prefetti dei tre porti di imbarco per la sorveglianza delle locande (circolare del 14 agosto).

Un medico igienista, scelto dal Prefetto, con l'adesione del Commissariato, deve, secondo il regolamento, visitare sovente queste locande.

Per la costruzione dei ricoveri, si può disporre a Napoli di un'area de-

maniale di circa diecimila metri quadrati, in località perfettamente adatta. A Genova la difficoltà è più grave, attesa l'angustia dello spazio. Si spera tuttavia di poter avere dal municipio l'area dell'antico mattatoio occidentale, che misura una superficie di 3422 metri quadrati.

Frattanto, per studiare l'ordinamento dei ricoveri in Germania, si è mandato il dott. Alberto Franz Labriola ad Amburgo e a Brema. Il nostro incaricato ha studiato sul posto e ne ha riportati i regolamenti, i piani e le dimostrazioni delle spese, così per gli edifici, come pel mantenimento, ecc. Il ricovero di Amburgo, costruito ora è una diecina d'anni, a spese della Società *Hamburg-Amerika Linie*, occupa una superficie di 25 mila metri quadrati. Esso consta di 5 padiglioni, ognuno dei quali si compone di due sezioni, con 4 dormitori, capaci di 80 persone. I locali nel loro insieme, sono capaci di 1116 persone.

La spesa della costruzione è stata di 937 mila franchi, l'area essendo stata concessa gratuitamente dallo Stato. Il movimento nello scorso anno fu di 36 mila individui, che rimasero in media nel ricovero un giorno e mezzo. Questi 36 mila sono un poco più della metà del numero degli emigranti partiti nello scorso anno dal porto di Amburgo per l'America, massimamente per Nuova York. Ma coloro che attraversano il ricovero non sono che in piccola parte tedeschi, circa 8 mila. Gli altri sono per la maggior parte sudditi russi. Il ricovero di Amburgo è esercitato dalla stessa società di navigazione, la quale fa pagare una piccola retta, tranne ai più poveri (1).

Ritornando al nostro paese, dirò brevemente della protezione che si dà agli emigranti nella traversata dell'Oceano. Abbiamo 40 medici militari, aggiunti al precedente organico del personale sanitario della Regia Marina. Il Ministro della marina, con due concorsi, ha provveduto questi 40 medici. Il Commissariato ha stabilito un compenso *à forfait* per questi medici e ne viene rimborsato dai vettori.

Nella stessa relazione del Commissariato, contenuta nel nostro *Bollettino*, si parla delle licenze rilasciate ai vettori per il trasporto degli emigranti, il cui viaggio è pagato dal Governo di San Paolo.

Vi si fa parola altresì della tratta dei minorenni, e noi abbiamo qui presente il professore Schiaparelli, che è tanto benemerito per le indagini fatte da lui personalmente in Francia sull'impiego dei fanciulli nelle fabbriche.

Quanto alle istituzioni di patronato all'estero, si sta studiando la questione per il Brasile. Ivi il Ministro italiano si occupa con impegno per ottenere che una sorveglianza attiva si faccia nei luoghi di arrivo degli emi-

(1) Vedasi la relazione del dott. Alberto Franz Labriola nel fascicolo n. 10 del *Bollettino dell'emigrazione*.

granti, affinchè questi non siano sorpresi nella loro buona fede con dei contratti onerosi e abbiano garanzie per l'esecuzione dei medesimi. Per gli Stati Uniti si è cercato di aiutare le iniziative locali. Furono date 20 mila lire a due Società, e cioè 10 mila lire alla Società di San Raffaele, rimessa in piedi dal vescovo monsignor Scalabrini, e 10 mila ad una Società americana, le quali Società entrambe si prefiggono la tutela degli emigranti all'arrivo e il loro collocamento.

Fra breve si recherà a Nuova York il commissario Egisto Rossi, che ha la maggior esperienza, per aver dimorato cinque anni a Nuova York, come delegato del nostro Governo per la protezione degli emigranti. Egli avrà l'incarico di organizzare, d'accordo col Console generale, i diversi rami del patronato negli Stati Uniti.

Le contravvenzioni, finora denunciate sommano ad un centinaio, per motivi diversi, sia perchè il viaggio si è prolungato al di là dei termini fatti conoscere nel manifesto, sia per aver imbarcato più emigranti di quanti fossero i posti disponibili, sia per altri motivi. La relazione del Commissariato rende conto anche di alcuni giudizi arbitrali, che furono promossi avanti le apposite Commissioni istituite per legge in ogni provincia del Regno. Sono stati portati finora al giudizio di codeste Commissioni otto reclami, di cui uno di importanza notevole, per una somma di circa 15 mila lire, reclamate nell'interesse di un centinaio di emigranti del Veneto.

Luzzatti. Prima di passare alla discussione di queste questioni, che formeranno naturalmente l'*opus magnum* del Consiglio, due cose debbo far io, che penso di essere interprete del sentimento di tutti noi: in primo luogo esprimere un voto di plauso al Commissariato, il quale in così breve tempo, traverso tante difficoltà, con tanta novità di tema, è riuscito a colorire le prime linee di un edificio, che non sarà compiuto che di qui a molti anni, perchè avviene di questa legge come della legge sul lavoro delle fabbriche in Inghilterra, per la quale corse quasi un secolo prima che fosse compiuta ed intieramente applicata.

La legge sull'emigrazione entrò in vigore il 31 luglio dello scorso anno. Il Commissariato cominciò a funzionare il 2 settembre, e in così breve tempo seppe dar vita alla istituzione ed avviare anche lo studio dei ricoveri, che saranno la prova visibile della nostra istituzione. Ora s'intende che le difficoltà sono grandi, poichè gli stessi desideri del bene stanno in lotta fra loro, e s'intende che il pubblico, che non vede da vicino quanto si fa, possa credere lento il lavoro del Commissariato e muovere delle censure, le facili risorse degli incompetenti. Ma a tutto questo cercheremo di opporre le continue informazioni; e a questo proposito mi raccomando di non trascurare

la pubblicità, non per le persone, che compongono la istituzione, ma per le cose che si debbono sapere. Mancherei al còmpito che mi spetta, come ad uno fra gli iniziatori della legge e quale vice-presidente del Consiglio, se, pur pregando gli egregi commissari di trarre dalla lotta l'incitamento a persistere nella opera iniziata e sulla buona via, in cui si son messi, non rivolgessi una parola di gratitudine al Commissario generale ed agli uomini che lo assistono, e anche a quelli, che non fanno parte del Commissariato, ma con abnegazione lo hanno aiutato in quest'opera, come il cav. Cazzulini, e non indirizzassi anche a lui un ringraziamento che sia incoraggiamento a perseverare. Essi possono star sicuri che nel Consiglio troveranno sempre aiuto per vincere le difficoltà, che loro attraverseranno la via.

Metto ai voti questa proposta.

È approvata all'unanimità.

Bodio. Ringrazio di gran cuore, anche a nome dei miei colleghi dell'ufficio, l'onorevole Luzzatti delle parole cortesi che ha rivolte al Commissariato. Esse sono un conforto e un incoraggiamento per noi, che abbiamo sostenuto in questi mesi un lavoro faticoso. Mi associo pure volentieri all'idea da lui espressa, di fare appello alla pubblica opinione per averne efficace cooperazione. Questo intendimento fu da noi espresso anche nell'Avvertenza preliminare, con cui si iniziava la stampa del nostro *Bollettino*.

Luzzatti. Prima di prendere in esame alcune questioni accennate dal Commissario generale, e poste all'ordine del giorno, crederei opportuno che il Consiglio procedesse alla nomina del Comitato permanente, il quale ha una funzione essenziale, dovendo cooperare col Commissariato e rappresentare il Consiglio nelle sue inevitabili assenze, interpretarne la volontà e vegliare alla esecuzione delle sue deliberazioni. È questo un ufficio di grande importanza. Aggiungo che non è cosa nuova, poichè in altre istituzioni, simili alla nostra, un Comitato permanente ha dato buoni frutti, e quindi noi dobbiamo procedere con la fiducia che esso integrerà l'opera del Commissariato.

Conviene anzitutto stabilire di quanti membri il Comitato debba essere costituito. Il nostro Consiglio si compone di undici membri, giacchè il direttore del Banco di Napoli assiste al Consiglio soltanto per le questioni riguardanti la trasmissione del denaro degli emigranti. Io crederei che il Comitato dovesse comporsi di un numero di persone molto ristretto, perchè se fosse diversamente, avrebbe le difficoltà che ha il Consiglio, fra cui quella di trovarsi in numero per le deliberazioni. Propongo che il Comitato sia di tre membri. Se non vi sono opposizioni sul numero, procediamo alla no-

mina delle persone che formeranno il Comitato, incaricato di assistere il Commissariato generale.

Si approva la proposta che il Comitato si componga di tre membri.

Segue la votazione a scrutinio segreto per la designazione dei componenti il Comitato. Sono eletti i signori: Pantano, Luzzatti e Mortara.

Luzzatti. Procedendo nell'ordine del giorno, apro la discussione sulle cose esposte dal Bodio, e particolarmente, su due punti da esso appena accennati, ma su cui egli darà le spiegazioni occorrenti, e cioè sui noli per il trasporto degli emigranti e sui rappresentanti dei vettori.

A proposito dei noli il Commissariato ha preparato un lavoro importante, che fu distribuito in bozze di stampa ai membri del Consiglio (1). Se il Consiglio me lo permette, farò due considerazioni: una sopra i noli per il trasporto degli emigranti e l'altra sopra i rappresentanti dei vettori, riserbandomi di far discutere più tardi la questione dei Comitati, che può diventare abbastanza grave.

Rispetto ai noli, l'on. Pantano ed io abbiamo dimostrato alla Camera, quando si discusse la legge, che non avremmo potuto consentire alla soppressione degli agenti di emigrazione, la quale si traduceva in un rafforzamento del monopolio che godono i vettori, se non si fosse rinvigorita l'azione dello Stato, nel senso sopratutto di impedire un artificiale elevamento dei prezzi di trasporto. Su questa quistione si discusse a lungo nella Camera e nel Senato, ed essa rappresenta il cómpito più grave del Commissariato. È esso in grado di esercitarlo? Il lavoro, che ci fu presentato e che è un primo saggio, mostra quanto tesoro di notizie, conducenti al fine della determinazione periodica dei limiti massimi di un nolo equo, si potè raccogliere, e come queste notizie possano essere elementi utili a riscontrare e correggere la naturale tendenza dei vettori ad alzare i noli. Ma, se io dovessi dire che sono contento dei risultati ottenuti, direi cosa non rispondente all'animo mio.

I ribassi ottenuti sono stati troppo piccoli, tenuto conto anche del fatto che non poche volte i noli furono più bassi che in questi ultimi tempi. Noi assistiamo ora ad una crisi dei noli. Basterebbero alcune cifre, fornitemi dai giornali commerciali inglesi. Così per il trasporto dei carboni da Cardiff a Genova si è passati da 12 scellini nel 1900 a scellini 4, 6 e 5, 9 nel 1902. Di ciò anche il trasporto degli emigranti non può non risentirne. So che il Commissariato dice: le mie pratiche fecero sì, che, malgrado i nuovi oneri

(1) Si veda la Relazione del Commissariato sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti per il primo quadrimestre dell'anno 1902 nel *Bollettino dell'emigrazione* numero 4, 1902.

imposti ai vettori e malgrado la tassa fatta pagare ai medesimi, in ragione di otto lire per ogni emigrante, i prezzi dei noli non furono accresciuti fin qui rispetto a quelli praticati poco prima dell'attuazione della legge; e, se non altro, ottenemmo che gli emigranti viaggiassero meglio, con cubatura di aria maggiore, che mangiassero meglio di prima, che avessero una assistenza medica più umana e più attiva, e non avessero a risentire gli effetti di questa tassa. Ma dobbiamo procedere molto più risoluti su questa via. Non critico ciò che fu fatto, perchè, per il tempo di cui si disponeva, si fece quanto si poteva; ma dobbiamo dal passato trarre norma per l'avvenire. Alla fine di aprile scade la convenzione provvisoria dei noli, fatta tra il Commissariato e i vettori. La legge e il regolamento indicano i modi, coi quali al 30 aprile si possono sostituire ai vecchi i noli nuovi. Questa insistenza per nuovi ribassi si sperimenterà con le conferenze, che io spero avvengano senza indugio fra Commissariato e vettori. Se il Commissariato, come non dubito, farà il suo dovere, riescirà a raggiungere il fine.

La legge e il regolamento determinano la procedura da seguirsi in casi di contestazione; e io desidero che questa procedura si esperimenti interamente, perchè vorrei veder funzionare anche il Consiglio superiore di marina, a cui dobbiamo andare per queste questioni; vorrei vedere in azione tutti gli organi stabiliti a tutela di noli equi. Propongo che il Commissariato inizii immediatamente le pratiche per i noli nuovi, che debbono entrare in vigore al 1° maggio; che per tali noli esso impegni la discussione coi vettori, e, ove non riesca ad ottenere forti ribassi, faccia funzionare tutti gli organi della legge, prima di giungere al punto, in cui, d'ufficio, dal Ministro venga determinato il prezzo del nolo, rimedio estremo.

Questo è il primo voto che faccio; il quale si coordina con un altro. Ieri il Ministro affermò che, per la natura delle cose, i vecchi agenti di emigrazione erano risorti nei nuovi rappresentanti delle Società. Io, nelle poche parole che pronunciai di risposta, dissi che si erano creati dalla legge nuovi rapporti giuridici, perchè, mentre prima l'emigrante era sballottato tra l'agente di emigrazione e il vettore, e per tutte le responsabilità che derivavano da questi contratti di trasporto, non si sapeva mai stabilire la responsabilità, oggi invece è responsabile per tutti il vettore, dal momento in cui il trasporto s'inizia fino al compimento del viaggio; il quale vettore ha depositata una cauzione; e quindi lo stato delle cose è migliorato. Questo è fuori di dubbio. Ma l'osservazione del Ministro aveva un lato di esattezza, ed è questo, che gli agenti di emigrazione, trasformati in rappresentanti, percepiscono se non una senseria, come prima, una provvigione tanto maggiore quanto men buoni sono i piroscafi su cui mandano gli emigranti ad imbarcarsi. Anzi mi fu assicurato che costoro fecero in Basilicata una strana

società, che intitolarono Cooperativa (e non è a meravigliarsi che, se c'è la cooperazione del bene, ci sia anche quella del male), in cui mettono insieme tutti i loro profitti e se li ripartono. Queste figure losche di carattere giuridico, bisogna che siano da noi combattute, per quanto è possibile; avremo in ciò l'aiuto dei vettori, i quali non debbono desiderare di pagare 30 lire, e talvolta anche più di provvigione, mentre potrebbe bastare una di dieci o di cinque lire.

Se noi saremo severi nella fissazione dei noli, i vettori, messi nel dilemma o di perdere essi per dare ai rappresentanti delle grosse senserie, o di non perdere e diminuire le senserie, diminuiranno le senserie. Io credo che delle disposizioni per limitare il numero dei rappresentanti esistano già nel regolamento, e che, se non ci sono, ci si debbano introdurre. Noi potremmo fissare un massimo di provvigione, oltre cui non si possa andare. Mi direte: si faranno le cose di nascosto. Questo non mi preoccupa, perchè una provvida legge, di natura umana, fa sì che gli interessati si disciolgano nelle loro leghe, e quando si disciolgono, si accusino fra di loro. Dove cessi questa provvida legge, allora interverrà l'autorità nostra, che, spiando il momento, saprà coglierli nel fatto e colpirli. Ecco perchè a quella obiezione del ministro do minor valore di quello che altri sarebbe inclinato ad attribuirle. Noi però non dobbiamo lasciare che l'antico agente di emigrazione ripigli tutto il suo credito e dobbiamo cercare di limitarne l'azione, quando nuoccia agli emigranti.

Infine, rispetto ai Comitati mandamentali e comunali, che chiedono un concorso pecuniario sul fondo dell'emigrazione, dico netta la mia opinione. Io non darei un soldo a nessuno, e sarei in ciò inesorabile. Si faccia la minima spesa possibile per il Commissariato; la minima spesa per gli altri organi od uffici, al fine di serbare tutti i risparmi a benefizio della tutela degli emigranti. Questa deve essere la nostra divisa. Che se in Italia il fenomeno della emigrazione si acuisce, non si troveranno alcuni buoni cittadini nei vari comuni, i quali aiutino il Commissariato a dare agli emigranti l'assistenza voluta dalla legge e dal regolamento, senza che si istituisca un nuovo ufficio burocratico? Se ciò non fosse, noi dovremmo disperare della nostra impresa. Dobbiamo cercare di influire affinchè le istituzioni di beneficenza, le Società operaie, gli stessi municipi diano per lo meno gli oggetti di cancelleria necessari a questo uffizio. Il cómpito designato dalla legge è chiaro: difendere gli emigranti dalle insidie degli agenti. È giusta l'osservazione fatta dal Ministro degli esteri, che, se anche si dessero sole 50 lire ad ogni Comitato, quando il numero di questi Comitati fosse giunto, per esempio, a quattro mila, si avrebbero 200 mila lire di spesa, cioè una somma che potrebbe bastare al mantenimento per un anno dei due ricoveri di Genova e di Napoli, quando li avremo in funzione.

Queste sono le mie principali osservazioni: la pri... ...
a seconda circa i rappresentanti dei vettori, la terza circa i Comitati. ...
queste, alla fine della discussione, formulerò speciali voti. Ora do la parola al prof. Grossi, il quale l'aveva chiesta fino da ieri.

GROSSI. Dirò poche parole sulla elaborata relazione del Commissario generale, in aggiunta alle saggie considerazioni svolte dall'onorevole Luzzatti.

Rispetto ai Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione, dichiaro anzitutto che mi associo completamente all'idea di non accordar loro sussidio alcuno; ma mi sia permesso di aggiungere che io sono sempre rimasto e rimango tuttora molto scettico intorno all'efficacia pratica di essi, specie nei Comuni rurali di talune regioni, dove ne sarebbe maggiormente sentito il bisogno. Come volete infatti, data la scarsa diffusione della cultura geografica nel nostro paese, anche presso le cosidette classi dirigenti; come volete, ripeto, che quelle brave persone che comporranno i Comitati possano dare, con sufficiente cognizione di causa, notizie, se non precise ed esatte, almeno attendibili, intorno ai principali paesi d'immigrazione, sia dal punto di vista delle condizioni climatiche, nosologiche ed igieniche, sia rispetto alle forme di governo, alla situazione economica finanziaria, alle colture predominanti, ai salari, alla viabilità, ecc., ecc.?

La mia opinione è che, pur facendo plauso alle intenzioni del legislatore circa l'istituzione di siffatti Comitati mandamentali o comunali, sia da promuovere o da incoraggiare il sorgere fra noi di una ***Associazione nazionale di patronato per gli emigranti***, all'infuori e al di sopra di ogni partito politico o confessione religiosa. Sarà così agevolata l'azione, ardua e delicata, del Commissariato dell'emigrazione, specialmente per la divulgazione di quelle informazioni e notizie riguardanti singoli paesi d'immigrazione, le quali, pur essendo veritiere, anzi appunto per questo, potrebbero suscitare noie, impicci diplomatici al Ministero degli affari esteri, allorquando venissero pubblicate da un organo *ufficiale*, qual è il *Bollettino dell'emigrazione*.

Quanto alla questione degli asili o ricoveri per gli emigranti nei principali porti d'imbarco, faccio io pure caldi voti perchè vengano al più presto costruiti, specie quello di Genova, allo scopo anche di attrarre ivi ad imbarcarsi, con opportune riduzioni nelle tariffe ferroviarie, una parte degli emigranti dell'Europa centrale, che ora prendono la via di Havre, Anversa od Amburgo.

E vengo alle istituzioni di patronato per gli emigranti da fondarsi all'estero. Dico subito che, per questo capitale assunto, dobbiamo fare pre-

cipano assegnamento sull'iniziativa privata delle locali Società italiane di mutuo soccorso, delle Camere di commercio, degli Istituti di beneficenza o d'istruzione, esistenti nei principali centri o nuclei coloniali di popolazione italiana all'estero. Ma detto ciò, devo aggiungere che, a mio modo di vedere, il nostro Governo non può e non deve disinteressarsi di questa opera eminentemente patriottica, che è la tutela degli espatriati, specie in quei paesi che presentano minori garanzie di stabilità politica, di solidità finanziaria e di sicurezza personale. E qui mi spiace di non condividere del tutto l'opinione espressa ieri dall'onorevole Ministro per gli affari esteri, circa l'opportunità e legittimità di siffatto intervento del patrio Governo in quei paesi che accolgono il maggior numero dei nostri emigranti. Passi per gli Stati Uniti e, fino ad un certo punto, anche per l'Argentina; ma non per il Brasile, che direttamente o indirettamente promuove gran parte della nostra immigrazione agricola attraendola colla seduzione del passaggio gratuito.

Ora io comprendo che il Governo federale o quelli dei singoli Stati brasiliani, per levarsi di dosso ogni responsabilità, amino meglio ricorrere al sistema dei cosidetti *contratti per l'introduzione di immigranti*, stipulandoli con privati speculatori, nazionali o stranieri. Tutto questo, ripeto, io capisco ed altro ancora; ma quello che non riesco a comprendere è che vi possano essere dei Governi così poco curanti del benessere dei propri cittadini, da lasciare che tutto ciò sia fatto senza di loro, malgrado loro e contro di loro.

Padronissimo il paese che ha bisogno di immigranti, di non volersi legare le mani; è nel suo diritto; ma egualmente padrone l'altro che li fornisce, di esigere le debite garanzie, morali e materiali, per l'esecuzione di quei contratti d'emigrazione; è suo dovere. Epperò l'onorevole Luzzatti, estendendo la sua geniale idea dei *trattati di lavoro* dall'Europa all'America, potrebbe intanto patrocinarne l'applicazione al Brasile e all'Argentina, mediante apposite *convenzioni diplomatiche o consolari*, sul tipo di quella stipulata appunto, anni sono, fra la Germania e l'Impero brasiliano.

Da ultimo farò brevi osservazioni a proposito dei noli. Premetto che, a mio parere, il ribasso che si è potuto ottenere fin qui dai singoli vettori è affatto illusorio, in confronto del rilevante aumento, che hanno avuto i prezzi dei biglietti di passaggio per le due Americhe, dall'entrata in vigore della nuova legge sull'emigrazione. E la cosa non poteva, del resto, andare diversamente, quando si consideri che il disposto dell'articolo 14, ottimo in teoria, riesce praticamente di scarsa efficacia; in primo luogo, perchè il *calmiere* dei noli è un assurdo economico; e secondariamente, perchè, se anche non lo fosse, tanto il Commissariato dell'emigrazione, quanto il Ministro degli affari esteri, si trovano sprovvisti di qualsivoglia azione coercitiva

contro i vettori, i quali non accettassero i noli preventivamente approvati o stabiliti. È questo, ripeto, uno dei punti deboli della nuova legge, che il legislatore dovrà presto modificare o rinforzare, dandogli una sanzione efficace.

Pantano. Sarò brevissimo. Prendo le mosse da quanto ha detto il Grossi per chiarire la questione dei noli. Io ricordo che, quando, in seno alla Commissione parlamentare, si trattò di dover risolvere in modo definitivo questa questione, altra risorsa non si trovò che questa del nolo di Stato, giacchè le altre si erano chiarite insufficienti dinanzi alla prepotenza delle Compagnie e alla effimera resistenza degli agenti. Non vi era altra via possibile. Noi abbiamo imposto al Commissariato di stabilire i noli, in base ai rapporti ed alle informazioni delle Camere di commercio e di altre rappresentanze, comunicando al Parlamento, oltre il nolo fissato, anche i rapporti e le informazioni in base a cui il Commissariato ha deliberato, di modo che qualunque debolezza indebita venga innanzi alla pubblica opinione. Quando l'onorevole Gianturco propose che si modificasse il Codice penale per imporre ai vettori il carcere in caso di frode o di resistenza, io mi opposi e dissi che avevo più fiducia nel controllo del Parlamento, poichè tanto il Commissariato, quanto il Ministro sarebbero stati messi in una morsa di ferro per costringere tutto e tutti all'adempimento del proprio dovere, dai vettori ai cooperatori del Commissariato.

I noli di cartello erano già alti, e tali si sono mantenuti durante il primo periodo della legge, e forse per alcune linee sono aumentati, con una audacia ed una sfida diretta alla nuova legge. Per conto mio, mi sono unito al plauso fatto al Commissariato; ma, pur comprendendo come il Commissariato, sopraffatto da un lavoro enorme, abbia cercato di fare il suo meglio, io non posso dichiararmi sodisfatto dell'opera sua nella fissazione dei noli. Evidentemente noi ci troviamo di fronte ad un fatto grave, quale quello dello sfruttamento degli emigranti. Si tratta di diecine di milioni, che sono sottratti alla borsa del proletariato italiano in favore della speculazione. Il Commissariato in questa questione dei noli deve attenersi alla legge e deve fare in modo che i vettori, al 15 marzo, gli abbiano comunicato il prezzo massimo dei noli, affinchè si possa provvedere rapidamente. È necessario che non un'ora, non un minuto di tempo sia perduto dal Commissariato, e che tutte le armi per la battaglia siano pronte. Dovendo noi eseguire scrupolosamente la legge e perciò tra il 15 marzo e il 1° di maggio sentire i corpi consultivi e fare pratiche coi vettori, fissare i noli e comunicarli ai Comitati qualche giorno prima che vadano in vigore, bisogna avere la conoscenza profonda e intera del mercato dei noli, per poter prendere decisioni sollecite ed eque ad un tempo.

Conviene che il Commissariato, assegnando ad uno dei suoi componenti lo speciale incarico degli studi necessari per la fissazione dei noli, si metta senza indugio all'opera. Questa è la mia proposta, perchè confesso francamente che, con tutta la stima che ho per l'amico Bodio e per gli altri membri del Commissariato, coi quali ho collaborato, se il Commissariato venisse meno a questo, che per me è il più delicato dei suoi doveri, io, come membro del Consiglio dell'emigrazione e come deputato, non esiterei ad attaccare il Commissariato innanzi alla Camera, e questa è la prova maggiore del mio affetto al Commissariato e alla legge.

Passo ad un altro argomento, a quello dei noli gratuiti. Il professor Grossi disse che l'attuale legge è insufficiente. Non è la legge insufficiente. I contratti, fatti in passato, erano stati stabiliti prima che la legge entrasse in vigore.

La nuova legge richiede delle condizioni e delle garanzie speciali di arruolamento, ed allora soltanto sarà da fare un addebito al Commissariato quando esso consentirà che un solo emigrante parta arruolato, senza che nel contratto stipulato sotto i suoi occhi si sieno prese tutte quelle garanzie, che la legge vuole. Quindi la legge ha previsto il caso e avvisato ai relativi provvedimenti.

Grossi. Quello che dice l'onorevole Pantano concerne il contratto di trasporto, ed è perfettamente esatto; ma non è a questo che io ho voluto riferirmi, sibbene al vero e proprio contratto di emigrazione o di colonizzazione.

Pantano. Ho parlato del contratto di trasporto. Andiamo più in là e cioè: arrivo dell'emigrante all'estero. Disse il Ministro che la legge non è sufficiente. La legge non poteva fare più di quello che ha fatto: non poteva che gettare dei germi, il cui sviluppo è affidato all'Amministrazione degli affari esteri. Giacchè, quando abbiamo messo la facoltà di costituire degli uffici di lavoro e di protezione all'estero, abbiamo detto tutto. Io non solo convengo con quanto ha detto il Grossi, ma ho la certezza che degli accordi diplomatici si possano fare, tanto con l'Argentina che col Brasile, i cui Governi hanno, come gli Stati Uniti, interesse ad avere un'immigrazione selezionata, ma anche quello di non vedere inaridite le correnti della nostra emigrazione. Questa è la parte più importante del problema, che, unita alla riforma consolare, può integrare la legge nel suo complesso. Su questa parte io richiamo l'attenzione del Comissariato, affinchè, per lo meno, affretti il lavoro che riguarda il Brasile. Quanto agli Stati Uniti, abbiamo già una società sussidiata per il patronato; nell'Argentina possiamo contare intanto sul con-

corso dei migliori elementi di quelle fiorenti colonie; ma per il Brasile occorrono provvedimenti urgenti. Il Governo deve affrettare laggiù, d'accordo con quello Stato, un'opera efficace di preveggenza e di tutela. E ciò anche per altre considerazioni relative al controllo del trattamento degli emigranti durante il viaggio.

Io ieri, sentendo parlare i nostri medici commissari, pensavo: questi tentativi dei comandanti di addormentare i nostri commissari, di istigarli a divertirsi a bordo, anzichè a vigilare, troveranno qualche acquiescenza naturale, plausibile, malgrado che queste persone vestano la divisa militare? Io in principio lo escludo, ritenendo che i medici militari della marina siano per noi garanzia di moralità. Ma, *humanum est*, non per corruzione, che questo non lo ammetto, ma per mitezza di temperamento, per difetto di energia. Insomma sorge da qui la necessità di applicare quell'altra parte della legge, che noi abbiamo preveduta, cioè quella che riguarda le ispezioni saltuarie, da farsi a bordo dei vapori, a controllo dell'opera del comandante e del commissario viaggiante. Siccome però è difficile far eseguire queste ispezioni, esse si dovranno affidare ai consoli ed agli uffici locali, che avremo tanto nel Brasile, quanto in altri paesi. Per esempio, nel caso dello " Jover Serra ", potremo telegrafare ai nostri rappresentanti: interrogate coloro che scendono a terra, sul modo come siano stati trattati durante il viaggio.

Un'altra osservazione vorrei fare circa il registro messo a bordo per raccogliere i reclami degli emigranti. Questo registro c'è, e lasciamolo, perchè vi può essere qualcuno a bordo che voglia reclamare. Ma, se è vero che riesce di poca utilità, pensiamo al modo di ripararvi. Facciamo che i nostri delegati, di quando in quando, facciano delle inchieste sommarie, da rimettere poi a noi, sul tale o tal altro vapore, di modo che possiamo avere una specie di controllo sull'opera degli stessi nostri commissari. Io proporrei anzi che nessun certificato, rilasciato a bordo, nè pro, nè contro, possa esser valido, e che tutte le dichiarazioni o di lode, o di biasimo, debbano esser fatte nell'ufficio consolare o nell'ufficio italiano di protezione o di avviamento al lavoro, perchè in tal modo i comandanti non si faranno rilasciare falsi certificati e gli emigranti potranno dire tutto quello che vorranno liberamente, secondo coscienza, senza paure e senza lusinghe.

Riguardo alle provvigioni che ricevono i rappresentanti dei vettori, si sa che queste senserie salgono per alcuni vettori a misure esagerate e scandalose. L'onorevole Luzzatti proponeva di stabilire un *maximum* della misura delle provvigioni, che il vettore possa dare ai suoi rappresentanti. Si è obbiettato che sarebbe cosa troppo difficile scoprire quanto si paga da un vettore per questo titolo. È cosa da studiarsi. Frattanto ciò che importa di più, è questo, che, nel determinare il nolo dei vapori, sia fatta bene l'analisi dei

prezzi; che poi ci sia un vapore, il quale guadagni 10 lire su ogni emigrante, invece di 8, poco importa. In quell'analisi può benissimo calcolarsi la provvigione del rappresentante in un *maximum* di 8 o 10 lire per passeggiero. Senza di ciò ove il limite plausibile del costo del nolo sia sorpassato, il vettore si servirà del maggior nolo per largheggiare nelle provvigioni, qualunque prescrizione voi mettiate in contrario. Facciamo, dunque, che queste analisi dei prezzi siano sicure e poi lasciamo che tutte le responsabilità vengano fuori.

Per ultimo, prendendo occasione delle istanze di alcuni Comitati, che vorrebbero dei soccorsi, io proporrei di inviare una circolare ai sindaci dei vari Comuni, per dichiarare che in una causa così alta e nobile, al cui trionfo tutti hanno il dovere di concorrere, quale è quella della tutela della nostra emigrazione, non è possibile che i municipi non possano sostenere una lieve spesa. Su questa questione io provocherei delle deliberazioni dei Consigli comunali. Date le condizioni attuali della vita italiana, credo che i Comitati avranno un'efficacia per ora assai limitata; ma col tempo diventeranno un centro di educazione, un ausilio prezioso per gli emigranti. Il Commissariato, per mezzo loro, potrà fare opera di tutela e di propaganda illuminatrice. Faccio formale proposta di muovere questo appello ai Comuni.

Dirò una parola, per ultimo, sui ricoveri. Per me urgono tanto il ricovero di Napoli, quanto quello di Genova; ma siccome a Genova ci vorrà del tempo per trovare l'area disponibile in una località adatta, mentre invece a Napoli lo spazio demaniale vasto e in ottima ubicazione è pronto, e non c'è che da far le pratiche perchè l'Amministrazione della marina ce lo ceda, credo che si debba cominciare da Napoli. Ivi l'asilo sorgerà, tangibile annunzio dell'opera del Commissariato dell'emigrazione, e sorgerà in quella parte del Mezzogiorno, dove, appunto per le condizioni inferiori della emigrazione, esso è più necessario. Entro un anno il ricovero di Napoli potrebbe funzionare, come segnacolo di ciò che abbiamo fatto. A questo proposito pregherei il Commissariato di iniziare gli studi, e di convocare, se del caso, il Consiglio, straordinariamente.

Mortara. Ringrazio dell'onore che mi ha fatto il Consiglio, con lo eleggermi a far parte del Comitato, assicurando che, per quanto le mie occupazioni me lo consentiranno, mi studierò di corrispondere alla fiducia che gli piacque di manifestarmi.

Ora, quanto ai noli, sono d'accordo nell'avvisare che il Commissariato debba fare ogni sforzo per ottenere che i viaggi degli emigranti si facciano nelle condizioni più economiche; ma non credo si possa dire che il Commissariato abbia ottenuto finora assai poco.

Non basta prefiggersi di ottenere un ribasso nel prezzo dei noli per con-

seguirlo, poichè si tratta di una merce soggetta necessariamente alle variabili vicende del mercato, come tutte le altre merci. Io credo che il Commissariato debba tener conto della tendenza del mercato, per giovarsene. Ma quando in esso si nota un rialzo, il renderlo responsabile di non avere ottenuto dei ribassi, non mi pare giusto. Se, in un dato periodo, il traffico dei trasporti marittimi porta ad un aumento, è inutile che noi ci sforziamo di ottenere un ribasso. Insomma non è il ribasso assoluto che dobbiamo ottenere, ma quello relativo al mercato, considerato questo nel suo andamento complessivo. Sotto questo aspetto, credo che potrà giudicarsi meglio anche l'opera prestata fin qui dal Commissariato riguardo ai noli. Il capitale, che s'impiega nell'industria dei trasporti, ha diritto di avere quella retribuzione che è necessaria perchè possa rimanervi applicato. Faccia il Commissariato tutti gli sforzi per il meglio; ma se in questo momento un rialzo si manifesta nelle condizioni generali del mercato, è necessario assoggettarvisi, perchè io credo che, se forziamo al ribasso, faremo danno agli emigranti, i quali se ne risentiranno col trattamento effettivo che loro verrà fatto, per qualità e quantità di vitto.

Quanto ai Comitati locali, si è detto che non può farsi grande assegnamento sulla loro cooperazione; ed il prof. Grossi ha soggiunto che egli preferirebbe una grande Società nazionale di patronato. Io non posso dichiararmi d'accordo con lui su questo punto, poichè una grande Società dovrebbe pur valersi di mezzi locali, e quindi, all'atto pratico, farebbe ricadere tutto il lavoro su dei Comitati locali. Dal momento che abbiamo questi Comitati, sparsi in tutte le provincie, il meglio sarebbe di rafforzarli e di organizzarli per guisa che potessero surrogare in tutto, o nella massima parte, l'opera dei rappresentanti, ponendosi in comunicazione diretta coi vettori, da un lato, e cogli emigranti, dall'altro. Io comprendo che questo è un ideale difficile a raggiungere, ma l'ho voluto accennare, perchè mi pare che sarebbe utile, anche per il ribasso dei noli, se si potesse eliminare il rappresentante stipendiato dal vettore.

Pantano. In caso di coalizione dei vettori, siccome verrebbero sospesi tutti i rappresentanti, i Comitati locali funzionerebbero, in linea eccezionale, come rappresentanti.

Mortara. Non vedo l'impossibilità di ottenere che i Comitati di patronato possano essere rappresentanti diretti del vettore, anche per la vendita dei biglietti d'imbarco. Quanto alle spese dei Comitati, mi sembra che il mezzo più facile per fronteggiarle, sia quello che le assumano i municipi. Si tratterà di poca cosa, e saranno danari spesi utilmente.

Infine, quanto all'altro argomento della sorte dell'emigrante quando è arrivato a destinazione, riconosco che il collocamento degli emigranti nel paese da essi prescelto è ciò che più deve interessarci. Capisco che le condizioni del viaggio siano importanti, ma l'interesse prevalente, a mio avviso, è costituito da quella terza fase della emigrazione, di cui ieri parlò l'onorevole Ministro degli affari esteri, quella della sua sorte all'estero. La questione è così grave che non mi pare sia il caso di discuterla in questa occasione, e pregherei la Presidenza di fissare a tale scopo una riunione speciale del Consiglio.

Astorri. L'onorevole Ministro degli esteri, se ho bene inteso, disse che poco si può fare, una volta che l'emigrante sia giunto sul suolo estero; ma io ritengo che è appunto a questo che bisogna pensare principalmente. Quanto alla tutela dell'emigrante nel viaggio, all'assicurarsi che mangi 10 grammi o 20 di più di pane o di carne, io ritengo che si potrebbero quasi lasciare le cose come sono, e non dare a questa parte della legge una eccessiva importanza, dal momento che la maggior parte dei nostri emigranti hanno sofferto fino dalla nascita e non si lagnerebbero di un mese di più di sofferenze, che dovessero subire durante la traversata, pur di raggiungere qualche bene nel luogo di destinazione. Secondo me, l'emigrazione va tutelata nella sua finalità, e cioè va diretta in modo, che l'emigrato trovi all'estero quella occupazione che gli manca nel suo paese, e che lo spinge ad andare fuori di casa. Io mi unisco alla proposta del collega Mortara, di discutere questo tema in una seduta speciale.

Pantano. Sono d'accordo su questa questione dell'obiettivo finale delle nostre cure e dell'opera del Commissariato e infatti le mie relazioni al Parlamento concludono con la necessità di questa protezione all'estero. Ma non esageriamo le cose al punto, da credere che, al di fuori di ciò, tutto il resto non si riduca che a un po' più o un po' meno di vitto, e di questa o quella qualità. C'è tutto un complesso di altri provvedimenti, oltre la tutela del trattamento a bordo, che si riverbera a benefizio dell'emigrante: quando voi cominciate con lo strappare i nostri proletari dalle mani di coloro che li ingannano sulle condizioni dei paesi esteri, dove sono intenzionati di andare; quando voi questa corrente di emigrazione la illuminate e la istruite, voi avrete munito l'emigrante del mezzo più sicuro per essere rispettato ed accettato all'estero. Sono d'accordo nel ritenere che sia necessaria, per discutere questo argomento, una seduta speciale, ma non vorrei che si valutasse a zero tutto il resto.

Luzzatti. Mi pare che la discussione sia stata ampia e fruttuosa. Noi

non possiamo menomare il nostro cómpito; la legge piglia l'emigrante e lo porta sul suolo straniero, e colà lo deve proteggere. Il modo lo diremo più tardi, nello studio che faremo. È tutto un mondo nuovo, che sorge; e noi dobbiamo svolgere i nostri studi ed attuare le nostre provvidenze con amore e pazienza; non siamo disposti a menomare il nostro programma, a tràscurare l'una parte o l'altra di questa legge. Sono d'accordo che l'azione del Commissariato e quella del Ministro degli affari esteri debba mirare a stringere trattati di lavoro, non solo fra gli Stati di Europa, ma anche con quelli d'America. Adesso che parliamo, i nostri emigranti, nelle fazende del Brasile, sono creditori di milioni di lire per salari arretrati. Riconosco le suscettibilità che possono sorgere nei paesi esteri. È per noi un lavoro molto delicato il non urtare queste suscettibilità e proteggere nello stesso tempo i nostri emigranti. Ma la legge sarebbe monca, se anche in questa parte non si applicasse e curasse.

Rispetto ai noli, non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto l'onorevole Pantano. Quanto alle osservazioni del Mortara credo anch'io che nessuna lega di resistenza possa fare dei miracoli. Le leghe di resistenza per i salari possono determinarne l'aumento più rapido o la discesa meno rapida, ma in obbedienza alle leggi economiche. Anche per i noli noi possiamo con una specie di azione di Stato moderare i rialzi e rendere più solleciti i ribassi; ma certo non possiamo ostacolare le leggi economiche. Egli è che in questa materia le leggi economiche sono perturbate da elementi, tolti di mezzo i quali, esse potrebbero funzionar meglio. Io non credo che nella legge economica dei noli entrino quelle 30 e talvolta 40 e anche 50 lire di commissione che si danno all'agente di emigrazione! Dobbiamo intervenire per purgare l'ambiente da questi elementi, che formano gli attriti, ed impediscono ai noli di svolgersi nel modo retto. Quanti più ne elimineremo, di questi elementi perturbatori, tanto meglio faremo. Se il Commissariato otterrà questo intento, non dovremo mostrarcene malcontenti, ed è sempre preferibile essere accusati di audacia, che di troppa acquiescenza. Ed in mezzo a tutti questi elementi è necessario che il Commissariato trovi pace, perchè il voler trasportare gli emigranti con le navi dello Stato, o il concedere a Compagnie estere di imbarcarli, è, come abbiamo tutti riconosciuto, la difesa estrema. Ciò che io domando, è questo: che dopo un esperimento, che ci diede un ribasso, ma forse minore di quanto si sarebbe potuto, tutti i congegni della legge siano messi in azione. Anzi il Commissariato dovrebbe avvertire fin d'ora il Ministero della marina che si tenga pronto per la convocazione del Consiglio superiore di marina. E convengo coll'on. Pantano che uno dei membri del Commissariato si occupi di questa materia in modo speciale.

Passando alla questione dei comitati, mi pare che siamo tutti d'accordo sull'indole dell'azione loro. La circolare di cui ha parlato l'on. Pantano deve

essere diramata, per fare appello a tutte le forze del paese. Non ci risponderanno da qualche Comune; risponderanno da altri; l'emulazione nascerà e produrrà i suoi frutti.

Bodio. Debbo dare qualche schiarimento circa quanto fu detto della protezione degli emigranti all'estero. Non è esatto affermare che la legge, mentre si occupa molto degli emigranti durante la traversata, non parla abbastanza della protezione nei luoghi di arrivo. Sta invece in fatto che il proposito di aiutare gli emigranti anche nei paesi di destinazione è espresso nella legge, ed è dichiarato in termini molto lati anche nel regolamento. La legge non poteva entrare in particolari su questa materia, perchè la protezione deve attuarsi secondo le circostanze di luogo e di tempo; non sempre le provvidenze utili in un paese potrebbero attuarsi in un altro; è mestieri provvedere per accordi coi governi esteri. Perciò la legge si limita ad esprimere dei voti, piuttosto che dare tassative disposizioni.

Del resto, anche per la tutela all'estero, si è fatto qualche cosa; come ho avuto occasione di esporre, si sono anche stampate delle istruzioni popolari sulla legge, che vengono diffuse a molte migliaia di copie.

Luzzatti. E che il medico-commissario dovrebbe aver cura di leggere a bordo del vapore, per informarne gli emigranti.

Bodio. Queste istruzioni servono a mettere in guardia gli emigranti contro possibili soprusi, ed a far loro conoscere quali sono i loro diritti e i modi di farli valere.

Quanto al Brasile, il Ministro italiano a Rio de Janeiro si occupa, con molto impegno, di questi affari dell'emigrazione. Egli ebbe conferenze col Presidente e col Ministro degli affari esteri della Confederazione brasiliana e col Governatore dello Stato di San Paolo, e pare siano bene avviate le trattative per un accordo. Si tratterebbe di porre a base della tutela un contratto scritto fra l'emigrante e chi lo assume al lavoro, e di eliminare quei sensali, che, senza una vera responsabilità, si intromettono, lucrando sugli emigranti.

Abbiamo saputo che gli operai italiani sono creditori di parecchi milioni di lire verso i *fazendeiros*; i quali hanno le loro proprietà oberate da ipoteche, con interessi che oscillano generalmente fra il 15 e il 18 per cento; sicchè talvolta i raccolti dei fondi bastano appena a pagare gli interessi dei debiti ipotecari. La produzione del caffè si trova ora in una crisi grave, perchè i prezzi sono molto ribassati, onde i proprietari delle fattorie si rivalgono sugli operai collo scemarne le mercedi e fanno uscire anche con cattivi trattamenti i coloni che già vi sono, per prendere i nuovi venuti, a mercedi molto ridotte. Il Ministro degli esteri ha inviato al Brasile due speciali inca-

ricati per studiare sul posto le condizioni reali delle cose e riferire. Essi non hanno personalmente veste ufficiale, di fronte alle autorità brasiliane; ma sono messi a disposizione del Ministro e dei Consoli, perchè siano i loro istrumenti nell'osservare i fatti sul posto. I Consoli non possono mettersi a cavallo e viaggiare per un mese nell'interno del paese, penetrando nelle *fazende*, interrogando i contadini, i rivenditori, ecc. Già sono arrivate le prime lettere dei nostri incaricati, che dicono le impressioni ricevute e le condizioni dure in cui si trovano i nostri lavoratori nel Brasile. Quando avremo raccolto dati di fatto in maggior copia, potremo procedere con maggior sicurezza nella via dei negoziati.

Inoltre, per ciò che riguarda la pubblicazione del *Bollettino*, abbiamo potuto utilizzare un materiale prezioso. Il Ministro degli esteri, in occasione del censimento generale della popolazione del Regno, ha raccolto informazioni sugli Italiani residenti all'estero. Questo materiale è arrivato quasi da tutte le Legazioni e si viene stampando nel nostro Bollettino. Questo lavoro sarà una base di geografia commerciale per le future comunicazioni che potranno farsi ai Comitati circa le condizioni attuali dei salari e dei prezzi, la facilità o meno di trovare occupazione nelle svariate industrie agricole, forestali, minerarie, ecc. Il Commissariato si propone inoltre di diffondere altrettante monografie quanti sono i paesi, ai quali si dirige l'emigrazione, prendendo per ciò esempio dall'Inghilterra; la quale fa queste pubblicazioni e le mette in vendita per pochi centesimi. Le monografie inglesi sono ridotte alla massima semplicità; sono schematiche e tutte sopra un tipo. Si comincia dalla indicazione dalle condizioni fisiche delle paese, e si fanno conoscere i salari, i prezzi e via dicendo. La composizione tipografica di queste monografie può essere sempre tenuta in piedi, poichè la parte generale non varia che a lunghi intervalli, mentre vengono surrogati a brevi intervalli di tempo i dati riflettenti i salari. Si potranno anche da noi distribuire simili istruzioni popolari.

In quanto ai Comitati, qualche membro del Consiglio ha espresso il dubbio che possano avere un'azione di qualche utilità. L'esperienza parlerà: vedremo se i Comitati, stimolati, incoraggiati dal Commissariato, avranno una vita attiva. Alcuni cadranno, altri potranno attecchire, secondo la buona volontà delle persone chiamate a formarli. Noi abbiamo cercato di associare questi Comitati alle Società private, che già esistevano; ma è nostro proposito di mettere in relazione diretta i Comitati con gli emigranti, e più tardi forse anche si potrà sostituire l'azione dei Comitati a quella dei rappresentanti dei vettori.

Per ultimo darò una notizia di fatto, che riguarda il servizio delle rimesse degli emigranti, mentre è assente il nostro collega Miraglia. Questo servizio fu già iniziato anche prima che entrasse in vigore il regolamento che lo di-

sciplina. Da una lettera del direttore generale del Banco di Napoli sappiamo che nel mese di dicembre una Casa bancaria, in relazione col Banco di Napoli, ha fatto pervenire in Italia più di un milione di lire di queste rimesse, che furono versate alle famiglie degli emigranti. È una piccola cifra, foriera di molto maggiore movimento di fondi.

Grossi. Vorrei richiamare l'attenzione del Consiglio sopra un'altra questione, secondo me, importante, cioè quella di trovar modo di creare certi uffici di Stato per far concorrenza ai rappresentanti. E poichè ho la parola, ne approfitto ancora per raccomandare al Commissariato di far tesoro della esperienza di altri paesi, circa le informazioni e i consigli da darsi agli emigranti in partenza. E' così, ad esempio, che la Germania ha creato *Uffici di informazioni per gli emigranti* in Amburgo ed a Brema. Ora io non comprendo perchè noi, che abbiamo istituito Ispettorati d'emigrazione nei porti d'imbarco, non possiamo creare altresì degli Uffici d'informazione, dove si distribuiscano guide e si diano tutte le istruzioni necessarie agli emigranti prima di partire. La stessa Inghilterra, che pure ha una emigrazione ben più agguerrita che non la nostra, ha sentito il bisogno di istituire a Londra uno speciale ufficio di informazioni per gli emigranti. Perchè, ripeto, anche noi non imitiamo questi esempi, convertendo gli attuali Ispettorati di emigrazione in altrettanti *Uffici d'informazioni per gli emigranti*?

Bodio. Queste informazioni, che si cominciano ora a ricevère e pubblicare, vengono distribuite a stampa ai tremila comitati oggi esistenti, ed anche, in buon numero di esemplari, agli ispettorati. Quanto all'Inghilterra, conviene avvertire che gli uffici d'informazioni sono mantenuti dai paesi che fanno appello all'immigrazione, cioè dai governi dell'Australia, del Canadà, ecc.

Grossi. Ella però non può contestare che Amburgo e Brema posseggono speciali uffici d'informazioni, che noi potremmo utilmente imitare.

Bodio. Gli uffici di Amburgo e di Brema danno informazioni sui viaggi. In Germania le informazioni si danno per mezzo di una Società privata, la Deutsche Kolonialgesellschaft, che ha dal Governo un sussidio annuo di 30 mila marchi (37,500 franchi).

Luzzatti. Quando ci occuperemo del modo di tutelare i nostri emigranti all'estero, vedremo di occuparci anche del modo di diffondere codeste notizie utili. Per ora la seduta è tolta.

Seduta del 24 febbraio 1902.

Sono presenti i signori ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione i commissari BOSCO, PELUCCHI e ROSSI, il cav. CAZZULINI e il prof. SCHIAPARELLI.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

Il Commissario generale dà ulteriori informazioni circa i provvedimenti riguardanti il vettore Huguet e sulle obbiezioni da questo fatte per ottemperare alle disposizioni prese dal Commissariato in base all'ordine del giorno del Consiglio.

Sorge una discussione a cui, oltre il vice-presidente on. Luzzatti e il Commissario generale, prendono parte il cav. Pelucchi, l'on. Pantano, il prof. Grossi, il comm. Mortara. Dopo la quale discussione il Consiglio approva il seguente ordine del giorno proposto dall'on. Luzzatti:

Udite le dichiarazioni del Commissario generale, nel caso che il vettore Huguet non si conformi alla deliberazione presa, il Consiglio opina che debba immediatamente revocarsi la patente, piuttosto che lasciar partire gli emigranti sul legno " Jover Serra ", nelle attuali condizioni.

L'on. Presidente apre la discussione sulla domanda della Società Amburghese-Americana di prendere gli emigranti in Italia e mandarli ad imbarcarsi nei porti francesi di Boulogne e Cherbourg, ove fanno scalo i suoi piroscafi in viaggio da Amburgo per gli Stati Uniti.

BODIO. La *Compagnie générale transatlantique* ebbe facoltà di prendere emigranti in Italia e portarli all'Havre, dove li imbarca per Nuova York, e ciò in relazione all'articolo 23 della legge che dice, al secondo alinea: " È vietato, salvo i casi di forza maggiore, il trasbordo d'emigranti in porti esteri. che non siano al di là dell'Oceano; ed è pure vietato d'inviare emigranti ad imbarcarsi in qualunque porto non italiano. In entrambi i casi, si può far eccezione al divieto, con permesso speciale dato dal Commissariato, nell'interesse esclusivo degli emigranti ".

La patente alla *Transatlantique* fu data dal Commissariato dopo avere intesa la Commissione che ha preparato il regolamento. In una delle sue

ultime sedute fu interpellata quella Commissione per dare il suo avviso, se potesse permettersi alla “ Compagnie générale transatlantique „ di prendere emigranti in Italia e farli partire dal porto estero dell'Havre. È sembrato che questo provvedimento potesse essere giustificato dall'interesse degli emigranti stessi, considerando che esisteva già una forte corrente di emigrazione italiana per l'Havre, la quale corrente negli ultimi anni era stata di 10 a 11 mila persone, e considerando inoltre che molti biglietti, per emigranti per le diverse vie, sono *prepagati* da emigrati italiani stabiliti negli Stati Uniti, i quali invitano i loro parenti a raggiungerli in America, e mandano loro più volentieri il biglietto, che non il denaro, perchè il denaro potrebbe forse andare speso diversamente.

Vi era dunque una corrente numerosa già avviata, e vi era un interesse a cui si dovevano giusti riguardi. Si aggiungeva l'altra considerazione, che il viaggio dall'Havre riduce alla metà il tempo che l'emigrante sta in mare. ed anche alla metà circa il tempo necessario per il tragitto da un punto qualunque della valle del Po a Nuova York. Difatti il viaggio per mare può farsi in otto giorni da Havre, mentre gli emigranti che partono da Genova hanno bisogno di 13 a 15 giorni di traversata.

È parso quindi che l'autorizzazione fosse conforme allo spirito ed alla lettera della legge, la quale ammette appunto l'eccezione, quando sia fatta nell'interesse esclusivo degli emigranti.

La Società Transatlantica francese ha dichiarato di consentire a tutte le condizioni che la legge nostra ed il regolamento impongono, cioè a prestar cauzione, alla tassa di 8 lire per emigrante, ecc., ed ha pure consentito a prendersi a bordo un medico militare nostro od un commissario governativo.

Non si è mandato finora un commissario perchè ci siamo trovati ad avere scarsità di medici disponibili, tanto che alcuni viaggi dai porti italiani si dovettero fare senza medico; ma ora che questo servizio comincia a sistemarsi si manderanno commissari regi a bordo anche delle navi della ***Transatlantique.***

Oggi la Società Amburghese-Americana chiede la stessa facoltà concessa alla Compagnia francese, per far partire gli emigranti italiani da Boulogne o da Cherbourg. Essa dimostra che la durata del viaggio sarebbe press'a poco la stessa, che il prezzo è il medesimo e soggiunge che essa dispone di vapori anche migliori di quelli della Transatlantica, vapori perfino di 10,000 tonnellate e velocissimi. E fonda la sua domanda sulla analogia delle circostanze che hanno persuaso il Commissariato a dare il permesso alla Società francese.

Ora è da osservare che a Boulogne vi è bensì una corrente di emigranti, ma ristretta per ora a circa 2000, mentre per l'Havre si tratta di 11,000 persone. Se la concessione si limitasse a fare imbarcare a Cherbourg o a Boulogne

gli emigranti che provengono dalla valle del Po, non ci sarebbero inconvenienti; le garanzie ci sarebbero uguali, come per la Transatlantica; ma si può facilmente prevedere che, ove si ammetta anche la Società amburghese, altre Società estere di navigazione verranno a chiederci la stessa concessione per partire da altri porti del mare del Nord. Al Commissariato non sembra che sia da fare questa concessione, e si è creduto opportuno sottomettere la domanda della Società Amburghese all'autorevole parere del Consiglio.

Luzzatti. Ricordo la deliberazione presa dalla Commissione che elaborò il regolamento.

Quando venne il rappresentante della Transatlantica e ci espose le ragioni per cui conveniva, nei termini che ha detto il Bodio, di consentire provvisoriamente a che continuassero questi viaggi, egli disse pure che si sarebbe sobbarcato a tutti gli obblighi ai quali si assoggettano le Compagnie italiane, e cioè sorveglianza nostra, vitto, cubatura d'aria, ecc.

Ora in questo punto osservo che, facendosi la eccezione di consentire ad emigranti italiani che viaggiano con la Transatlantica, di imbarcarsi all'Havre, è necessario assoggettare la Società a questa sorveglianza. Noi non ci nascondemmo le difficoltà contro cui doveva urtare questo sistema di sorveglianza, e dicemmo ai rappresentanti della Società stessa: Sopporterete questa sorveglianza straniera a bordo dei vostri vapori? Ed essi, mossi dal desiderio di non perdere questo gregge migratorio, dissero (ciò che è consacrato nei verbali) che si assoggettavano a quelle condizioni. Colgo questa occasione per domandare al Consiglio di far voto che, nei futuri viaggi della Transatlantica, si mandi un commissario governativo per verificare se si conformano alle condizioni imposte, non potendosi ammettere che alla marina nazionale ed ai vapori stranieri che salpano dai nostri lidi, noi poniamo delle condizioni, che si trascurano per gli altri che partono con emigranti nostri da porti stranieri. Si farebbe un danno all'industria che si esercita dall'Italia per agevolare quella che si esercita dall'estero.

Esaminate poi tutte le responsabilità del mio voto, che ho ponderato, sono contrario ad una nuova concessione ad altre Società; e ciò perchè la Transatlantica faceva il traffico da molti anni, e poteva parere scortese, con una legge nostra, disturbare siffatti rapporti, mentre per la nuova concessione si tratterebbe quasi di crearne di nuovi; giacchè se noi siamo indulgenti, questo è il passaporto attraverso cui la legge sull'emigrazione emigra. Per queste considerazioni do voto contrario.

Pantano. Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Luzzatti, di non concedere altri permessi d'imbarcare emigranti italiani in porti stranieri.

Quella è un'arma che ci siamo riservata a tutela degli emigranti; se avvenisse il caso di un *trust*, sarebbe la nostra salvezza. Se poi andiamo ad indebolire quest'arma, non ne potremo più far uso. Nè io escludo la possibilità che a quest'arma si debba ricorrere.

Una simile concessione non può farsi che in via di eccezione. È possibile che noi diamo agevolezze per fare imbarcare gli emigranti nei porti esteri, quando la legge nel suo concetto generale vuole che si attirino, per quanto si può, gli emigranti a Genova o a Napoli? Saremmo in contraddizione con lo spirito informatore della legge, se in via normale ammettessimo il viaggio con partenza dai porti esteri.

In quanto alla Transatlantica, realmente concorsero una quantità di circostanze speciali, nell'interesse stesso degli emigranti. Del resto è una concessione provvisoria, che potremo far cessare quando in Italia tutto sarà bene avviato.

Mi unisco all'onorevole Luzzatti nel chiedere che sia fatto imbarcare il regio commissario sui vapori della Transatlantica, giacchè, altrimenti, non possiamo avere rapporti su questi viaggi, per sapere in quali condizioni si compiono. E mi unisco anche al nostro presidente nel rifiutare per ora qualunque nuova concessione.

Grossi. In questo io sono più radicale degli onorevoli Luzzatti e Pantano, e proporrei che il Consiglio risolvesse prima la questione di massima. Io credo che noi dobbiamo opporci in via assoluta, salvo casi specialissimi di *trust*, a questa emigrazione di transito, che la Francia cerca in tutti i modi di favorire verso i suoi porti.

Lo spirito e la lettera dell'articolo 23 sono per me evidenti: qualunque deroga o infrazione al medesimo costituiscono un privilegio che noi concediamo alla bandiera estera, a tutto detrimento della nostra marina mercantile. Quindi direi che, fatta eccezione tutt' al più pei *prepaids*, e cioè per quei biglietti di chiamata che gli emigranti ricevono dai propri parenti o da altre persone residenti all'estero, debba essere vietato d'inviare emigranti a imbarcarsi in qualunque porto non italiano, così come ad operarne il trasbordo in porti esteri, che non siano al di là dell'Oceano, salvo — ben inteso — casi di forza maggiore.

Prego l'on. presidente di volere tener conto di queste mie raccomandazioni, che sono anche disposto, occorrendo, a trasformare in apposito ordine del giorno.

Mortara. Io non vorrei che, mentre da un lato temiamo di fare gl'interessi della bandiera estera, al posto della nazionale, dall'altro lato tirassimo

tanto la corda, da fare gl'interessi della bandiera italiana a danno degli emigranti. Bisogna tener conto, non della bandiera, ma degli emigranti. La legge consente di ammettere l'imbarco in porti esteri *nell'esclusivo interesse degli emigranti*. Non abbiamo da discutere sui vantaggi da darsi alla bandiera estera o ad altra; ma solo dobbiamo studiare quale sia il miglior modo di tutelare gli emigranti, tenendo conto dei prezzi dei noli, del trattamento migliore, della brevità del viaggio, ecc. Per me la questione sta qui, nè mi preoccupo d'altro. Se ci persuadessimo che fosse nell'interesse degli emigranti di concedere lo imbarco in porti esteri, penserà poi la bandiera nazionale a vincere la concorrenza: non dobbiamo pensarci noi.

Luzzatti. Scusi il comm. Mortara, se interrompo per fare a questo proposito una considerazione.

L'articolo che autorizza di fare un'eccezione " nell'interesse esclusivo degli emigranti „ nel primo progetto di legge non c'era; l'abbiamo fatto introdurre Pantano ed io.

Nel progetto di legge, come fu pensato da prima, non si parlava della possibilità che si mandassero emigranti ad imbarcarsi in porti esteri, e quindi tutti i trasporti da Marsiglia e dall'Havre sarebbero stati eliminati.

Non sorse nemmeno l'idea che navi tedesche volessero fare la stessa cosa dai porti del nord. E quell'articolo vi fu messo per due ragioni. La prima è quella esposta dall'onorevole Pantano, che cioè volevamo trovare delle armi contro il monopolio, per il caso che questo avvenisse a danno dei nostri emigranti. È inutile che lo ripeta: se avverrà questo caso, cioè se si formerà un disegno ordito contro di noi, cercheremo di romperlo.

L'altra ragione che si metteva innanzi era questa: non si doveva privare ad un tratto l'industria francese dei trasporti di un traffico che già faceva; ma nell'animo nostro, salvo il caso in cui occorra di rompere una coalizione, noi crediamo che nessun aiuto più materno gli emigranti possano avere di quello che si esercita sui lidi della patria, d'onde salpano accompagnati dalla tutela vigilante del nostro Commissariato e dei nostri medici.

Ecco le ragioni di questo articolo. Credo che l'abbiamo già anche troppo largamente interpretato, consentendo lo *statu quo* alla Società francese, per le ragioni già dette.

Mortara. Di fronte a queste dichiarazioni io mi arrendo. Tuttavia dico: l'emigrante ha bisogno di spendere meno che può, e di esser trattato il meglio possibile. Se, ammessa la partenza da un porto straniero, fosse possibile ottenere cautele identiche a quelle che si hanno rendendo obbligatoria la partenza da un porto italiano, ed ottenere anche che gli stessi commissari

italiani fossero incaricati della sorveglianza, io mi domando per quale motivo, dislocando solamente l'opera del Commissariato, si dovrebbe rinunciare agli altri vantaggi che deriverebbero da noli più bassi, da un migliore trattamento a bordo, da una migliore igiene, ecc.?

Io non posso adattarmi a sacrificare l'interesse degli emigranti ad intenti che non mi sembrano di carattere sostanziale, nè di utilità generale. Questo articolo si potrà applicare con moderazione, ed anche in casi eccezionali, ma vietarci di valercene credo sarebbe cosa pericolosa.

Luzzatti. Salvo l'esame del futuro, nel presente anche l'amico Mortara finisce con l'opinare che non è questo il momento di allentare le redini per i porti stranieri.

Bodio. Io vorrei ricordare che uno dei motivi che hanno indotta la Commissione del regolamento a dar voto favorevole alla concessione alla Transatlantica, è questo, che vi era già una corrente di 10 o 12 mila emigranti; la quale, ove si volesse sopprimerla legalmente, si convertirebbe probabilmente in altrettanta emigrazione clandestina; poichè una parte della nostra emigrazione continuerebbe a prendere quella via, già nota o apprezzata, mentre poi il Commissariato non avrebbe mezzi per esercitare la sua vigilanza e tutela, nè potrebbe esigere la tassa in ragione del numero degli emigranti. In quanto al trattamento che si fa sui vapori della Transatlantica, si ha ragione di credere che sia buono, per il fatto stesso che quei vapori sono ricercati dai nostri, i quali consentono a pagare in complesso un nolo alquanto più alto. Ed è un fatto che quelli che già sono arrivati e si sono trovati bene sui vapori francesi, mandano biglietti ai loro parenti perchè li raggiungano con quella medesima Compagnia.

L'emigrazione, che si imbarca all'Havre, è una emigrazione che va specialmente nella California, e gli emigranti appartengono quasi tutti all'Italia settentrionale. È un'emigrazione scelta, in condizioni di agiatezza migliori di quella che muove dal mezzogiorno.

Luzzatti. Mi sembra che siamo tutti d'accordo, che, allo stato attuale delle cose, non convenga estendere questa facoltà alla Compagnia Amburghese, e che il Consiglio abbia da invitare il Commissariato ad applicare alla Transatlantica le norme del regolamento. L'onorevole Pantano ha formulato a questo proposito un ordine del giorno del seguente tenore:

" Il Consiglio opina che, le condizioni speciali che hanno consigliato la concessione alla Transatlantica non militando in favore della domanda della Società Amburghese-Americana, non sia il caso di accogliere la domanda di

quest'ultima, riserbandosi di provvedere all'imbarco degli emigranti in porti esteri, quando lo richiedesse l'interesse evidente e complessivo della emigrazione; e raccomanda al Commissariato di fare imbarcare sui vapori della Transatlantica il medico commissario viaggiante, sui cui ragguagli si vedrà se convenga continuare o meno nella speciale agevolezza concessa a quella Compagnia. „

Grossi. Insisto nella mia proposta, e cioè che anche per la " Transatlantica „ si limiti la concessione ai soli biglietti *prepagati*. E tale limitazione potrebbe entrare in vigore appena spirato l'anno della concessione attuale.

Luzzatti. Il Grossi persiste nella sua opinione e domanda che la concessione alla Transatlantica sia limitata ai soli biglietti prepagati.

Io non sono favorevole all'emendamento proposto, e ciò per una serie di ragioni che ho già indicate, una delle quali è quella che non convenga turbare lo stato presente delle cose.

La proposta Grossi, la quale, essendo un emendamento, dev'essere messa ai voti prima dell'ordine del giorno Pantano, ove fosse accettata, farebbe cadere in parte l'ordine del giorno Pantano. Domando a Pantano se si associa alla proposta Grossi.

Pantano. Io non mi associo a questa proposta, per ragioni molto ovvie, che furono ripetutamente indicate, alle quali aggiungo quest'altra, che mi si affaccia ora alla mente. Non possiamo obbligare la Società a pagarci le 8 lire. quando poi la mettessimo nella condizione di avere solo pochi viaggiatori, col biglietto prepagato.

Bodio. Io farei una osservazione circa la motivazione dell'ordine del giorno, la quale mi sembra troppo recisa e sommaria. Di fatti nell'ordine del giorno si dice che le condizioni che militano a favore della Transatlantica, non militano egualmente per la Società Amburghese. Ma la durata del viaggio sappiamo essere press'a poco la stessa, partendo dall'uno o dall'altro dei due porti francesi sulla Manica; la spesa è pure la medesima: il trattamento sappiamo che è buono sui vapori delle due Società la velocità sarebbe forse maggiore coi nuovi piroscafi della Società tedesca; le condizioni adunque sarebbero all'incirca le stesse. Il motivo, secondo me di maggior valore è questo, che, mentre si aveva già da prima una corrente verso l'Havre di 11 mila emigranti, verso Boulogne e verso Cherbourg si avevano appena 1500 emigranti italiani in un anno.

Per quanto riguarda la Transatlantica, si tratta di regolare un fatto che

già esiste, mentre, per la Società tedesca, si tratterebbe quasi di promuovere un avviamento nuovo.

Pantano. Appunto perchè convinto del valore di tutte queste ragioni, io credo che, in un ordine del giorno, o bisogna dirle tutte, una per una, o bisogna condensarle in una frase complessiva, lasciando al Commissariato di servirsi di tutte quelle ragioni che crederà di menzionare nella risposta da darsi alla Società Amburghese.

Luzzatti. Se credete, si potrebbe dire: " Udita la discussione, non crede di estendere, ecc. „

Grossi. Se l'on. presidente me lo consente, farò un'ultima osservazione. Evidentemente, per quanto concerne il rilascio della patente di vettore alle Compagnie straniere, noi ci siamo ispirati al concetto informatore, se non alla lettera della legge dell'Impero germanico sull'emigrazione del 9 giugno 1897: concetto essenzialmente di protezione della bandiera nazionale contro la concorrenza estera. Ora io mi domando se non deve essere anche questo lo spirito vivificatore della nuova legge; e se, invece di cercare di attivare noi un'emigrazione di transito dall'Europa centrale verso il porto di Genova, dobbiamo proprio incrociare le braccia, non solo, ma persino autorizzare talune Compagnie forestiere a promuovere la nostra emigrazione verso i loro porti: *sic vos non vobis!* Insisto perciò nella mia radicale proposta.

Luzzatti. La proposta Grossi, che è un emendamento all'ordine del giorno Pantano, è quella che abbiamo più volte indicata: cioè, spirato l'anno della patente provvisoria, non consentire più questi viaggi alla Società francese che fa capolinea all' Havre, se non per i biglietti prepagati.

La proposta Grossi, messa ai voti, non è approvata.

Luzzati. Metto ora ai voti l'ordine del giorno Pantano, così modificato:

" Il Consiglio, udita la discussione, non crede che si debba estendere alla Società Amburghese-Americana la speciale agevolezza concessa (ed io aggiungerei *provvisoriamente*) alla Transatlantica, e raccomanda al Commissariato di non indugiare più oltre a fare imbarcare sui vapori della Società stessa il medico viaggiante, sui cui rapporti si vedrà se convenga continuare, o meno, nella speciale agevolezza concessa a quella Compagnia. „

L'ordine del giorno Pantano è approvato.

Il Consiglio procede all'esame di una istanza della Società « La Veloce », concernente le condizioni imposte dal Ministro degli affari esteri pel trasporto di emigranti con viaggio gratuito al Brasile.

BODIO. Il Commissariato desidera avere il parere del Consiglio dell'emigrazione sopra una domanda fatta da alcuni vettori che ottennero speciale licenza di trasportare emigranti gratuiti al Brasile, ossia emigranti italiani, pei quali il passaggio è pagato dal Governo dello Stato di San Paolo, sia per convenzioni speciali, stipulate fra esso Governo ed alcune imprese di navigazione agenti in Europa, sia in seguito a certe leggi che promettevano di pagare il trasporto di lavoratori agricoli a un tanto a testa, a qualunque Compagnia l'avesse effettuato, fino ad un certo numero di individui.

Siccome la legge, nel prevedere il trasporto di emigranti gratuiti, vuole che questo traffico sia sottoposto a speciali guarentigie, così il Commissariato ha prescritte le seguenti condizioni:

a) notificare al Commissariato, negli ultimi giorni di ogni mese, il numero di emigranti che il vettore intenderebbe trasportare nel mese successivo, con indicazione dei piroscafi, dei giorni di partenza e del numero di emigranti che verranno imbarcati su ciascun piroscafo.

b) rinnovare, colla notificazione medesima, tutte le indicazioni prescritte dall'articolo 54 del regolamento sull'emigrazione;

c) prestare presso la Cassa depositi e prestiti la cauzione speciale di mille lire di rendita italiana al portatore (consolidato 5 per cento);

d) riportare a proprie spese in Italia quelli tra gli emigranti trasportati da un vettore, che per qualsiasi motivo non fossero accettati nel paese di destinazione;

e) riportare gratuitamente in Italia (sempre relativamente agli emigranti trasportati da esso vettore) le vedove e gli orfani, divenuti tali entro due anni dall'arrivo al paese di destinazione, sempreché essi siano di nazionalità italiana e il rimpatrio sia ordinato da un regio uffiziale diplomatico o consolare;

f) riportare gratuitamente in Italia quelli fra i detti emigranti, i quali, entro un anno dall'arrivo nel paese di destinazione, divenissero, per qualsiasi motivo, inabili al lavoro, sempreché essi siano di nazionalità italiana e il rimpatrio sia ordinato come è detto alla lettera precedente.

Ricordiamo che il Governo del Brasile aveva sospesa l'emigrazione gratuita quando c'erano stati casi di peste a Napoli; ma poi ha revocato quel divieto, e le Società allora ripigliarono a fare quel trasporto che avevano interrotto per l'ordine di sospensione venuto dal Brasile. Soltanto la « Veloce » ha dichiarato di non voler più trasportare emigranti gratuiti, se non si re-

vocavano o non si rendevano meno gravi le condizioni imposte. Tuttavia, dopo qualche indugio, è tornata a farli partire, confidando che il Commissariato avrebbe temperato quelle condizioni. La Società si preoccupa della possibilità che sia grande il numero degli individui da rimpatriare come divenuti inabili al lavoro; essa teme che possa essere facile, per chi desidera ritornare in patria, trovare un medico compiacente che rilasci una dichiarazione di inabilità, e si possa anche facilmente ottenere l'assenso del console per il rimpatrio a spese della Compagnia di navigazione.

Il Commissariato ha risposto che, qualora siffatti inconvenienti si verificassero, si provvederebbe, ma che intanto non si intendeva modificare le condizioni prescritte, e ciò anche per il motivo che non è da incoraggiare il trasporto gratuito nel Brasile, dove sappiamo che la situazione dei coloni italiani è divenuta assai misera.

Luzzatti. Io direi di non cedere in nulla.

Grossi. Io non solo condivido l'opinione del Commissariato, di tener fermo, ma trovo che le condizioni imposte sono forse troppo lievi. La legge non contempla che per incidenza il caso dell'emigrazione *favorita*, e non si occupa affatto del vero e proprio *contratto di emigrazione* o *di colonizzazione*, che dir si voglia. Sarebbe bene che il nostro Commissariato, nelle guarentigie da richiedersi, tenesse anche calcolo delle speciali condizioni sanitarie dei paesi d'immigrazione, e principalmente del Brasile nella stagione estiva, che viceversa per noi è l'invernale: i casi pietosi, quanto dolorosi, dei marinai della " Lombardia ", nella baia di Rio de Janeiro, informino! E poichè ci sono, farò ancora un'altra osservazione o proposta. Non sembra al Consiglio che, trattandosi specialmente di emigrazione *favorita* od *arruolata*, sarebbe utile introdurre il principio dell'assicurazione — per parte dei vettori — del prezzo di trasporto degli emigranti e del loro bagaglio affinchè, oltre alla cauzione, vi fosse una determinata somma sulla quale poter contare per una indennità da darsi alle vittime od ai loro eredi, nel caso che il bastimento naufragasse o che andassero perduti gli arnesi o attrezzi componenti il bagaglio degli emigranti? Mi conforta nella mia opinione l'esempio delle legislazioni di altri paesi, come il Belgio, la Svizzera, l'Olanda e la Germania, presso i quali detta assicurazione è *obbligatoria*. Concludendo, io faccio voti che in una eventuale riforma della vigente legge sull'emigrazione, sia resa *obbligatoria* e *gratuita* l'assicurazione del prezzo di trasporto degli emigranti *favoriti*, e della vita di quelli *arruolati* per paesi notoriamente malsani o insalubri.

Quanto alle condizioni messe dal Commissariato, non solo approvo di

mantenerle, ma vorrei si tenesse conto di ciò che son venuto dicendo rispetto al contratto di colonizzazione, ossia agli obblighi verso gli emigranti dopo lo sbarco, e rispetto all'assicurazione obbligatoria delle persone e del loro bagaglio nel caso di emigranti favoriti o che vanno in luoghi insalubri.

LUZZATTI. Il Grossi ha accennato a quanto è stato fatto dall'Olanda e dalla Germania per l'assicurazione degli emigranti. Noi desideriamo di conoscere queste disposizioni e ne proponiamo lo studio per un'altra sessione del Consiglio. Per ora direi di mantenere ferme le disposizioni date dal Commissariato, e di continuare a rimetterci al suo prudente arbitrio. Chi approva questa proposta alzi la mano.

È approvata.

Così il Consiglio ha esaurito il suo ordine del giorno. Prima di scioglierci, io credo di essere interprete dell'animo dei colleghi, proponendo che il Consiglio abbia da avere un suo regolamento. Tanto il Consiglio, quanto il Comitato, debbono avere un regolamento, che determini quali affari debbano essere portati all'uno ed all'altro e gioverà preparare questo regolamento.

Metto a partito questa proposta.

È approvata.

Il Commissario generale informa che la Società spagnuola ha ottemperato intieramente alle richieste fatte dal Commissariato ed approvate dal Consiglio.

L'on. presidente esprime la sua compiacenza per il risultato ottenuto e per la prova avuta che l'azione rigorosa del Commissariato e del Consiglio può riuscire ad una tutela efficace dei nostri emigranti.

Sessione 2ª

Sedute dei giorni 12 marzo, 11 e 12 aprile e 19 giugno 1902

Seduta del 12 marzo 1902.

Sono presenti i signori: Astorri, Bodio, Buonerba, De' Negri, Gambetta, Grossi, Luzzatti, Pantano.

Assistono alla riunione i commissari Bosco, Biancheri e Rossi, il commendator Miraglia, direttore generale del Banco di Napoli, il cav. Cazzulini e il cav. Pelucchi.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

Luzzatti. Assistono a questa seduta il comm. Biancheri, testè nominato Commissario, ed il comm. Miraglia, direttore generale del Banco di Napoli, il quale desidera fare al Consiglio alcune osservazioni sul servizio delle rimesse degli emigranti. Noi saremo sempre lieti quando egli, che per disposizione del Regolamento fa parte del Consiglio, ci vorrà fornire informazioni e suggerimenti.

L'ordine del giorno porta oggi l'esame di una domanda della " Società Meridionale " per avere la patente di vettore di emigranti in qualità di noleggiatore. Poichè, a tenore della legge, una simile domanda non potrebbe essere respinta senza il parere del Consiglio dell'emigrazione, prego il relatore cav. Pelucchi, che ha esaminato i documenti, di voler riferire.

Il cav. Pelucchi riferisce, a nome del Commissariato, su questa domanda, ed espone le ragioni per cui si propone al Consiglio di non dare la patente nel presente caso, non essendo osservate le condizioni poste dalla legge per i noleggiatori.

Dopo una breve discussione, a cui prendono parte il prof. Grossi e l'on. Pantano, è approvata all'unanimità la proposta del Commissariato, di non consentire la patente alla Società Meridionale, ed è parimenti approvata la motivazione del decreto che il Commissariato propone di sottoporre a S. E. il Ministro degli affari esteri.

Grossi. A proposito delle patenti di vettori desidero fare qualche osservazióne di massima, per vedere se non sia il caso — in un eventuale ritocco della legge o del suo regolamento — di porre qualche freno o limitazione alla concessione della patente di vettore ai noleggiatori stranieri, nonchè a quelli nazionali che trasportano emigranti sotto bandiera estera.

Luzzatti. Faccio osservare che il noleggiatore deve essersi sottoposto a tutte le norme della legge e del regolamento; egli deve avere data cauzione, e ci saranno all'uopo delle azioni di responsabilità amministrative e penali. Onde io pregherei il Commissariato di essere esatto nel misurarle, perchè se, per incoraggiare la concorrenza, fu introdotta nella legge questa figura del noleggiatore, noi non dobbiamo favorirla con impunità di qualsiasi specie.

Bodio. È importante di ristudiare la questione dei noleggiatori. Sappiamo che sotto questa forma del noleggiatore continuano ad agire come prima gli antichi agenti di emigrazione, i quali non fanno altro che fornire gli emigranti agli armatori, dietro una convenuta commissione. Essi hanno coll'armatore due contratti, uno fittizio, che presentano al Commissariato per avere la patente di vettore, ed uno reale, che rimane segreto e regola i loro rapporti col rispettivo armatore.

La legge ha detto che possono essere vettori di emigranti i noleggiatori, i quali abbiano preso a nolo l'intero bastimento. Noi dovremmo adunque assicurarci che il contratto sia fatto per l'intera nave. I noleggiatori avevano preteso da principio di essere autorizzati a noleggiare un determinato numero di posti a bordo per gli emigranti, e neppure tutto lo spazio destinato agli emigranti, ma lo spirito e la lettera della legge esigono che si faccia il noleggio dell'intero bastimento per tutti i trasporti, così di viaggiatori, come di merci.

A richiesta del presidente, sono fornite dal Commissariato al Consiglio informazioni sopra il recente caso di un ammutinamento a bordo di una nave, che trasportava emigranti italiani.

Luzzatti. Poichè abbiamo la fortuna di avere fra noi il comm. Miraglia, gli do la parola perchè egli ci informi sullo stato attuale del lavoro preparatorio per le rimesse degli emigranti, e perchè, se ha qualche consiglio da darci o qualche idea da esporre, lo faccia, con l'usata sua competenza.

Miraglia. Sono lieto di poter esporre al Consiglio dell'emigrazione quel tanto che il Banco di Napoli ha potuto fare finora. Io ho considerato la

legge del 5 febbraio per le rimesse degli emigranti come parte integrante della legge generale sulla emigrazione. Il compito è grave, ma non per ciò mi è stato meno grato accettarlo.

La legge sopra le rimesse degli emigranti fu pubblicata il 1° febbraio 1901, ma, per una serie di circostanze, il regolamento non si è potuto avere che un anno dopo. Colpa di nessuno e colpa di tutti. Il Ministero usò la necessaria sollecitudine, ma i vari corpi consulenti che hanno dovuto metter bocca nel regolamento hanno condotto al risultato che questo regolamento non si è potuto avere che dopo un anno. E debbo aggiungere che in America, dove sapevano che c'era la legge, e dove nessuno s'immaginava che, dopo un anno, ancora non fossero dettate le norme per la sua applicazione, questo stato di cose non fu senza conseguenze.

Premesso questo, ricordo al Consiglio, e specialmente ai componenti la Commissione che preparò il regolamento, che detta Commissione stimò di introdurre nel progetto di regolamento compilato dal Banco la disposizione per la nomina di Ispettori che in America curassero l'esatta applicazione della legge stessa; ma questa disposizione non trovò favore nè nella Commissione permanente di vigilanza sugli Istituti di emissione, nè al Consiglio di Stato, onde fu cancellata.

Durante la discussione mi limitai finanche a chiedere che, se nel regolamento non si volesse includere l'obbligo di questi Ispettori, vi si includesse almeno la facoltà di averli. Nemmeno questo fu ottenuto. Io debbo dichiarare che dalla esperienza fatta, e dirò come fu fatta, veggo sempre più la necessità di avere questi Ispettori direttamente sul posto per sorvegliare questo servizio importante. Ma su ciò, probabilmente, avrò occasione di ritornare a parlare al Consiglio e di chiedere il suo voto perchè si aggiunga al regolamento, che io credo dovrà, forse nel corso di questo stesso anno, subire qualche variazione in conseguenza di esperienze fatte, una disposizione che autorizzi la nomina di ispettori.

Durante questo lungo periodo di gestazione del regolamento, il Banco, efficacemente coadiuvato dal Ministero degli esteri, ha raccolto le notizie necessarie sulle Case bancarie alle quali avrebbe potuto affidare il servizio delle rimesse.

Il regolamento ci obbliga a preferire le Case bancarie italiane, che lodevolmente esercitano questa funzione. Raccolti gli elementi necessari, si stimò opportuno di entrare in rapporti con qualcuna di queste Case, non per applicare il regolamento che non esisteva, ma per fare quello che molti banchieri fanno. E facendo questo, aumentammo quella esperienza alla quale ho accennato.

Quindi a New-York, a San Francisco, a San Paolo, furono scelte Case bancarie italiane. La trasmissione dei risparmi si fa ancora colle norme ordinarie: si fa con tratte. Noi facciamo la distribuzione delle rimesse a coloro che ci sono indicati dalla Casa, per mezzo di vaglia, di denaro effettivo, in tutti quei modi che sono soliti. Il Banco è garantito; ma che poi queste Case esercitino questo mestiere con quella prudenza, con quella discrezione che dovranno esercitare nell'applicazione della legge, questo non è certo, sebbene nulla ci risulti in contrario; ad ogni modo questo sistema ci ha condotti al risultato che noi abbiamo già ricevuto 3,554,423 lire, corrispondenti a 14,517 rimesse. La maggior parte del denaro, 2,850 mila lire, è venuto da New-York; 90 mila lire sono venute da San Francisco, 600 mila da San Paolo. Il servizio ha proceduto senza inconvenienti, salvo naturalmente quei piccoli disguidi, che sono la conseguenza necessaria di un servizio non ancora impiantato definitivamente.

Appena pubblicato il regolamento, si è dato mano all'applicazione di esso e della legge, ma questa applicazione non può cominciare ad avere parzialmente effetto che dal 1° luglio prossimo.

Non nascondo che, appena si è cominciato, si è manifestata una viva opposizione da parte di quelle Case che adesso fanno questo lavoro, e questa opposizione era da attendersi. Giornali italiani, con poco patriottismo, non potendo discutere della legge, nè potendo negare la sua influenza benefica, attaccano il Banco in modo aspro.

Anche il regolamento si è mostrato in alcuni punti deficiente. Ad esempio, la legge dice che metà della tassa postale deve essere pagata sul vaglia. I vaglia sono da una a 100 lire, e poi a somma fissa di 200, 300 e via; e questa è una necessità. Ora il Banco ha fatto rilevare al Ministro delle poste che la trasmissione di somme frazionate, per le quali occorrono due vaglia, darebbe luogo ad una doppia tassa che supererebbe di molto la metà della tassa da pagare sullo intero: ad esempio, quando un emigrante vuol mandare 250 lire, ha bisogno di due vaglia, uno da 200 e l'altro da 50 lire. Se fate pagare la tassa sopra 200 e sopra 50, finirà che il vantaggio che la legge accorda si elude, e su questo punto ancora non ci siamo potuti intendere.

Un'altra questione è questa: l'emigrato è abituato a ricevere all'ufficio postale la intera somma indicata sul vaglia; invece, secondo la legge, l'emigrato riceverebbe la somma diminuita della tassa del vaglia. Siamo anche su questo punto in discussione col Ministro delle poste e col Ministro del tesoro per porre a carico del Banco la tassa, che alla sua volta la percepirebbe con i diritti che si prelevano al momento dell'emissione dei vaglia.

Queste ed altre difficoltà si sono presentate; se a risolverle conveniente-

mente nell'interesse del servizio gioverà richiedere l'avviso e il voto autorevole di questo Consiglio, verrò innanzi a voi con proposte precise.

Un servizio che è parso opportuno stabilire è questo.

Lor signori sanno che gli emigranti, quando giungono nell'America del Nord, debbono provare di avere a propria disposizione una somma. Questa somma la portano in moneta italiana o acquistano dollari a Napoli; nel primo caso, giunti sul posto, fanno il cambio della nostra moneta da banchieri autorizzati dal Governo dello Stato di New York. Ci è sembrato utile che il Banco rendesse lui questo servizio. All'emigrante che parte, il Banco dà una tratta sul proprio banchiere, in dollari; facciamo noi il cambio della moneta, certo a migliori condizioni.

Ho sperato di potere avere dalla Capitaneria di porto un locale dove impiantare un piccolo ufficio per questo servizio, ma la Capitaneria non ha potuto accordarcelo. Allora ho fatto preparare un progetto per impiantare vicino alla Capitaneria questo piccolo locale, dove i nostri emigranti troveranno il Banco che fa il cambio della loro moneta a condizioni onestissime.

Però, siccome l'esecuzione di quel progetto avrebbe richiesto più mesi, e non volevo perdere questo tempo, così in questi giorni ho dovuto preparare un ufficietto apposito, dove questo cambio si comincierà a fare da domani. Mi sono messo d'accordo coll'Ispettore dell'emigrazione, e si affiggeranno nelle locande degli avvisi per avvertire che chi vuòle fare il cambio della moneta, troverà al Banco l'ufficio *ad hoc*. Adopereremo anche tutti gli altri modi di pubblicità che ci saranno consentiti, e speriamo che anche da questo lato si possa fare, e far molto.

Questa iniziativa mi richiama ad una preghiera che debbo rivolgere al Consiglio. Ho inteso che a Napoli ed a Genova si dovrebbero fabbricare due grandi edifici per il ricovero degli emigranti. In quello di Napoli non si potrebbero destinare 2 o 3 stanze per l'impianto di quest'ufficio? Se voi mi date questa assicurazione, io eviterò una spesa; ma quello che più monta, noi offriremo agli emigranti, nei locali nei quali necessariamente debbono permanere, il modo come provvedere a questo bisogno.

L'inizio dell'applicazione della legge ha avuto anche un altro risultato: alcune delle Banche che facevano questo servizio, e che naturalmente non sono sodisfatte dell'intervento del Banco, hanno ribassato i loro diritti ed hanno perfino mandato alcuni loro commessi in America per studiare in che modo il servizio avrebbe potuto essere migliorato. E se questa gente migliorerà il servizio, farà pagar meno e darà garanzia, l'azione della legge e del Banco sarà stata utile anche sotto questo punto di vista.

Luzzatti. Ringraziamo il comm. Miraglia di averci date queste informazioni, sulle quali mi riservo di fare alcune osservazioni, ed intanto do la parola all'on. Pantano.

Pantano. Io deploro che il regolamento per le rimesse degli emigranti sia stato mutilato proprio nelle parti che ritenevamo essenziali e credo che su queste, al più presto, bisognerà ritornare. E ciò per varie ragioni. Per ora il Banco di Napoli, che non ha un rappresentante speciale che controlli l'opera locale, è costretto ad affidarsi a qualche Casa particolare, e non può allargare la base delle sue operazioni, appunto per i rischi che corre, per l'impossibilità di avere sul posto chi controlli questo servizio. E così ci troviamo in questa situazione: che quella cifra che abbiamo inteso, e che può sembrar di qualche entità, è molto scarsa. Sono due o tre milioni di rimesse di fronte ad un movimento di centinaia di milioni. Per arrivare ad assorbire la maggior parte dei risparmi dei nostri emigranti, occorre che il Banco abbia una rete di diramazione sicura, a cui possano affluire facilmente i piccoli rigagnoli del risparmio. Noto un secondo inconveniente: quando si vedrà la delegazione del Banco data ad uno o due rappresentanti, se ve ne fossero altri egualmente meritevoli, avverrà che questi, colpiti nella loro suscettibilità e nella loro vitalità, saranno tanto più formidabili avversari nostri, quanta più rispettabilità avranno sul luogo. Il Direttore del Banco dice bene. che, se anche per l'azione del Banco si ottenesse solo un ribasso nei cambi finora praticati, sarà tanto di guadagnato, e ciò è giusto come concetto generale; ma come sicurezza delle rimesse, che è lo scopo nostro principale, e per cui vogliamo che il servizio delle rimesse sia fatto dal Banco, non avremmo fatto quello che la legge voleva. Di conseguenza, io conforto il Direttore del Banco a concretare al più presto le modificazioni che crede necessarie al regolamento, e per mio conto ritengo che Consiglio, Commissariato e Comitato gli daranno appoggio sincero ed efficace. E pertanto in questo frattempo procuri che, nella misura del possibile e con le dovute precauzioni, si aumenti il numero dei rappresentanti, facendo però conoscere che la speculazione privata non ha nulla a che vedere in questo grande servizio pubblico.

In secondo luogo, io lodo l'iniziativa del Banco per il cambio di moneta in Italia, e mi associo all'idea che nell'asilo da costruirsi ci sia anche la sede del Banco per questa operazione, e per altre che potranno venire in seguito. e domando se non convenga fin da ora attuare quello che era nel regolamento, cioè che gli emigranti abbiano delle istruzioni sommarie intorno alle rimesse. Gli emigranti dovrebbero sapere che il Banco di Napoli fa questo e questo; le istruzioni dovrebbero distribuirsi a migliaia di copie, in modo che

l'emigrante, arrivando, sappia come questo istituto funzioni, conosca sin da ora per le varie località la Banca od i corrispondenti di fiducia. Il Commissariato potrebbe fare un sunto di quelle istruzioni che ha pubblicate nel *Bollettino*. Nel *Bollettino* queste istruzioni sono troppo ampie; ci vuole qualche cosa di più popolare, una specie di piccolo *vade mecum* da essere portato a conoscenza di tutti. In tal modo queste istruzioni, distribuite a 50,000 persone, potranno forse essere conosciute da un mezzo milione.

Per il resto aspettiamo le altre proposte che ci farà l'amico Miraglia.

LUZZATTI. Io ho molto affetto a questa istituzione delle rimesse degli emigranti affidate al Banco di Napoli. L'ho immaginata quando ero al Ministero del tesoro, e ho escluso altri progetti. Poi ne sono stato relatore, con l'aiuto e la collaborazione dell'amico Pantano. Con lui ho difeso il concetto degli ispettori, tanto più che entrambi eravamo persuasi che lo stesso metodo seguivano gli interessati, i quali si propongono di muoverci concorrenza con la speculazione. Difatti il Miraglia dice che mandarono a vedere come si può fare la concorrenza a noi, mentre noi non potremo mandare nessuno. Questo l'effetto ottenuto dalla repulsa della Commissione di vigilanza sugli Istituti di emissione; poichè il Consiglio di Stato non ha fatto che seguire il voto di quella Commissione, ed ha approvato il regolamento per non mandare le cose troppo in lungo. La Commissione di vigilanza fu mossa dall'idea di far fare un'economia al Banco; ma triste economia! perchè il Banco, più affari farà, più sarà in grado di sostenere non solo la spesa degli ispettori, ma anche le altre. Se si limita a fare pochi affari, non ricaverà neppure le spese, e non darà nulla al fondo dell'emigrazione.

Queste sono economie nocevoli, e spero che il Consiglio darà il suo voto favorevole a che si ripristini nel regolamento la parte che ne fu tolta. Io sono d'accordo con l'amico Pantano che è molto esigua la somma degli affari fatta in questo primo inizio delle operazioni del Banco; e che sia una somma esigua, ne conviene lo stesso uomo esperto che ci ha parlato. Una Banca privata, la Banca commerciale italiana, per rimesse, che non saranno state tutte di emigranti, ma che venivano dall'America, in sei mesi ha riscosso, a quanto mi fu detto, 60 milioni. Altre banche private a Genova e a Napoli hanno fatto affari cospicui. Non tutto il denaro è degli emigranti; però si può accertare che una parte notevole è il frutto del loro lavoro. Circa le insinuazioni diffuse in America contro il Banco di Napoli, non dobbiamo maravigliarcene, quando vediamo che il desiderio che le operazioni del Banco non procedano bene, non è solo di banchieri americani, ma, purtroppo, anche di italiani. Il Banco di Napoli deve sostenere una lotta contro pregiudizi inveterati e concorrenze ingorde.

Veniamo ad alcuni punti essenziali. Io credo che non sia rettamente interpretato l'articolo riguardante i vaglia postali; basta risalire alle intenzioni del legislatore. Ora, in questo caso, le intenzioni del legislatore — posso dirlo perchè in gran parte fui l'autore della legge, come ministro, e ne fui relatore per la Commissione parlamentare — sono state diverse. Non bisogna lasciarci guidare da quei sentimenti di piccola fiscalità, che non si risolvono in benefizio per l'erario. L'angustia di vedute, anzichè impinguare l'erario, può inaridire le fonti degli affari. Io credo che il nostro Miraglia dovrebbe mandare al Consiglio una memoria, in cui riassumesse le cose dette oggi; noi ce ne occuperemo al più presto. Invocheremo l'aiuto del Ministro degli esteri e dello stesso Ministro delle poste; cercheremo che si parli di questo argomento nel consiglio dei Ministri. Rispetto alla propaganda, io, nella relazione alla Camera, ho raccomandato che i preti in chiesa (e su questo punto l'animo laico di Pantano mi ha assoluto) dicessero come stavano le cose; che si affiggessero sui bastimenti avvisi ben chiari; e che i commissari a bordo, volti in veri predicatori del bene, nelle lunghe ore di viaggio, riunissero gli emigranti e dicessero loro: Se avete del danaro, datelo da custodire al Banco. Non trascuriamo questi mezzi, perchè le insidie dei cambisti avidi sono multiformi e, come dice Dante, " trasmutabili per mille guise ". E l'opera del bene deve essere multiforme. La propaganda deve essere fatta colla Chiesa, colla scuola, con l'affiggere o far circolare manifesti, col prescrivere al commissario di bordo che li legga e li faccia intendere agli emigranti. Quando avremo i ricoveri, anche lì metteremo un predicatore del bene; andremo noi a fare qualcuna di queste conferenze per istruire gli emigranti, e se il Miraglia qualche volta nel cambio delle monete farà subire qualche piccola perdita al Banco, non sarà gran danno, perchè bisogna sentire la gloria di perdere qualcosa per poter avviare questa istituzione negli esordi e guadagnare più tardi.

Grossi. Se l'on. Direttore del Banco di Napoli me lo permette, vorrei raccomandargli di studiare il sistema che il Portogallo ha adottato al Brasile, circa i risparmi e le rimesse della sua numerosa e fiorente colonia. Citerò, fra altre, *l'Agencia Financial de Portugal*, di Rio de Janiero, un'agenzia che riveste carattere ufficiale; ciò che per gli emigranti ha il suo valore, visto che anche al Brasile si sono verificate le fughe dei cosidetti " banchieri ".

Vorrei pure fare un'altra raccomandazione all'on. Miraglia: quella, cioè, di studiare il modo — d'accordo col Governo dello Stato di San Paolo — di impiantare in quella grande *hospedaria*, o ricovero degli emigranti, un apposito ufficio pel cambio della moneta italiana; eliminando per tal modo il pericolo delle truffe a cui sono quotidianamente esposti i nostri emi-

granti di fresco arrivati, da parte, pur troppo, specialmente di connazionali. Così agendo, il Banco di Napoli farà opera filantropica e patriottica, nel mentre si preparerà con poca spesa, anzi con qualche utile, la migliore e la più proficua *réclame* presso i numerosi coloni italiani, disseminati nelle lontane *fazendas*.

Bodio. Desidero rassicurare il collega Miraglia che, nel costruire il ricovero per gli emigranti a Napoli, non si mancherà di riservare un locale adatto, affinchè il Banco possa fare il cambio della moneta per l'importante servizio che gli è affidato.

Riguardo alle istruzioni da darsi per questo servizio, il Commissariato ha pubblicato nel primo fascicolo del *Bollettino* delle istruzioni generali per tutti gli emigranti ed istruzioni speciali per coloro che si dirigono agli Stati Uniti. Si cercherà di soddisfare anche il desiderio espresso dall'onorevole Pantano, cioè di fare una specie di catechismo per l'emigrante. Queste istruzioni popolari saranno distribuite a bordo, e come diceva il nostro presidente, saranno lette e spiegate a bordo dal Commissario governativo.

Luzzatti. Ricordatevi che sono stati i circoli, più che le penne che hanno fatto le religioni. Conviene far udire anche la viva voce. Date al Commissario a bordo l'incarico di parlare direttamente cogli emigranti, poichè in Italia si pubblica molto ma pochi leggono.

Miraglia. Ha perfettamente ragione l'onorevole Pantano, quando dice che non ci si deve limitare ad uno o due corrispondenti. Per evitare che le prime nomine potessero essere interpretate come un monopolio, io ebbi cura di dichiarare che non si intendeva dar monopolio ad alcuno. L'incarico fu affidato a quelle Case che davano sufficienti garanzie di sicurezza. È mestieri procedere gradatamente. Da un lato, non tutte le ditte, anche le buone, sono in grado di fornire cauzione; dall'altro, le Banche che accettano la legge, si sottopongono a controlli e trovano un limite ai loro lucri. È nella massa degli affari che troveranno un compenso; quindi non si può andare ad un soverchio sminuzzamento. Tutta una serie di abitudini non si muta ad un tratto, sia pure in meglio, specialmente quando, oltre le abitudini, è necessario combattere interessi. Bisogna procedere innanzi con pazienza e prudenza. Per la propaganda non mancherò di chiedere il concorso anche dell'autorità ecclesiastica, come l'on. Luzzatti suggerisce; debbo anzi dire che già sono su questa via.

Per quanto si riferisce al Brasile, ho preso nota dell'indicazione data dal prof. Grossi, circa l'agenzia portoghese; debbo pure far noto che il nostro

ministro Cariati, in un recente rapporto, insiste per la creazione di una agenzia speciale in quello Stato ed ora si sta esaminando come, all'occorrenza, potrebbe essere organizzata, e che spesa importerebbe per noi. Io credo che se un'agenzia dovremo impiantare, questa dovrà essere nel Brasile.

Debbo accennare ad un'altra iniziativa. Se i nostri emigranti hanno 100 lire, che non mandano subito, le depositano da Tizio e da Caio. Ora noi vorremmo che ciò si facesse presso i nostri corrispondenti; ed ecco come speriamo di ciò ottenere. L'emigrante si presenta al corrispondente del Banco, deposita la somma e riceve un vaglia, che è garantito dal Banco. Questo vaglia non produce interesse. Possiamo trovare una forma, per cui questo vaglia sia fruttifero e diventi quasi un libretto della Cassa di risparmio? Abbiamo stabilito quanto segue: il vaglia, che consegnerà il corrispondente del Banco, porterebbe, in caso di domanda dell'interessato, la indicazione che la somma è versata alla Cassa di risparmio del Banco di Napoli. Dal giorno in cui arriva l'avviso, la somma è fruttifera. Se in America l'emigrante vuole ritirare parte della somma, presenta il vaglia; il corrispondente ritira il vaglia e ne emette un altro per una somma minore. Se l'emigrante vuol versare la somma alla Cassa di risparmio ed avere il libretto, noi consentiamo questo libretto. Siamo in un periodo di esperimento, e non escludo che possano farsi altri tentativi. Non so che estensione potranno avere questi vaglia, ma, ad ogni modo, è bene provare.

GROSSI. Il minimo di questi vaglia qual'è?

MIRAGLIA. Qualunque cifra: 10, 20, 30 lire.

GROSSI. Domandavo questo, perchè al Brasile si osserva il fatto curioso che la carta nostra fa premio sull'oro, per la ragione semplicissima che, non essendovi ancora servizio di *vaglia postali* fra il nostro e quel paese, gli emigranti che vogliono spedire in patria piccole somme, sono costretti a servirsi di *lettere raccomandate*, in cui includono biglietti da 5, 10, 25, o 50 lire, al massimo.

LUZZATTI. Non solo, ma c'è una parte della nostra carta di Stato che è là.

MIRAGLIA. Invece di biglietti italiani da 10, 25, 50 lire, potranno conservare un vaglia che possono esigere sul corrispondente.

GROSSI. E poichè ci sono, dirò ancora che, a mio parere, il Banco di Napoli farebbe bene a prendere in esame la questione di aprire al Brasile, e più

specialmente nello Stato di San Paolo, una o più agenzie proprie, che funzionassero anche da vere e sicure Casse di risparmio. A tale scopo converrebbe diffonderne la notizia in mezzo agli emigranti, facendone loro comprendere la sicurezza ed i vantaggi, per rapporto specialmente alle forti oscillazioni a cui va soggetto il cambio in quei paesi. Sarà questo un primo passo o avviamento alla creazione di *Banche coloniali*, che, oltre al modesto servizio delle rimesse degli emigranti, dovrebbero servire a tutto il movimento commerciale e finanziario tra l'Italia e le sue libere colonie d'America.

Rossi. Il servizio delle rimesse dall'Italia è tanto vantaggioso per gli emigranti, quanto le rimesse dagli Stati Uniti per l'Italia. Come è noto, negli Stati Uniti, il banchiere privilegiato in Ellis Island ha diritto di imporre una commissione dell'uno e mezzo per cento sul cambio della moneta al disopra del tasso della pubblica piazza. Qualche volta, a cagione del premio dell'oro sulla carta, questo tasso sulla carta era molto oscillante e rappresentava una somma rilevante. Siamo riusciti a stabilire un servizio di informazioni e riscontro per diminuire le commissioni e determinare settimanalmente una media del cambio.

Ora il banchiere paga una forte somma per il privilegio che ha ottenuto. Il cambio della moneta, dobbiamo dirlo con dispiacere, era a carico solo degli Italiani, perchè le altre nazionalità, fanno il cambio della loro moneta in dollari nel porto di partenza, oppure c'è un commissario a bordo della nave che cambia la moneta senza perdita. Così gli emigranti arrivano in America con dollari, e allora il banchiere privilegiato non ha nulla da fare. Il banchiere privilegiato fa le sue operazioni ora, quasi esclusivamente, col cambio della moneta italiana. Adesso che si inaugura questo servizio delle rimesse, gli emigranti, invece di arrivare coi denari, arriveranno con delle tratte. Alle eventuali opposizioni che, per ragioni interessate, potessero sorgere contro il sistema inaugurato dal Banco, dovremmo opporci cercando di far comprendere al capo del Commissariato federale americano che il Banco ha voluto fare in modo che gli emigranti, partendo col denaro in tratte, non si espongano alla perdita del denaro, non possano essere truffati e non possano giuocarselo a bordo. Noi abbiamo casi di emigranti che, partiti con 300 lire, giunsero con 15 e furono respinti.

Luzzatti. Poichè il cav. Egisto Rossi, come ci fu annunciato, deve recarsi quanto prima a New York per organizzarvi il servizio di tutela degli emigranti colla cooperazione di private Società di patronato, egli potrebbe occuparsi anche di facilitare l'avviamento del servizio delle rimesse, qualora il direttore generale del Banco di Napoli credesse opportuno di dargli speciali

istruzioni. Non si potrebbero prendere accordi coi vettori affinchè gli emigranti potessero avere a bordo il cambio? Pensi il Commissariato anche a questo. Lor signori avranno grandi responsabilità, ma anche gloria in questa vita e nella futura, se potranno riuscire a questo intento; e con siffatto augurio, tolgo la seduta.

Miraglia. Se il Commissariato non ha obiezioni da fare, il Banco si varrebbe in America dell'opera del cav. Rossi, non solo per lo studio cui l'on. Luzzatti opportunamente ha accennato, ma per ogni altro oggetto che all'ordinamento di questo servizio si riferisca.

Bodio. Posso dire che l'ufficio nostro è lieto di compiacere al desiderio ora espresso dall'egregio collega Miraglia.

Seduta dell'11 aprile 1902

Sono presenti i signori: ASTORRI, BARZILAI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione i Commissari BOSCO, BIANCHERI e ROSSI, il cav. CAZZULINI e il cav. PELUCCHI.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

LUZZATTI. All'ordine del giorno ci sono due questioni molto gravi. Una riguarda i rappresentanti, sorgendo il dubbio che, per la loro molteplicità, eccitino artificialmente l'emigrazione in tutti i più piccoli comuni del regno. L'altra è l'adempimento di un impegno preso, su cui è urgente deliberare, e cioè la tutela degli emigranti all'estero, e le istituzioni necessarie a raggiungere i fini che ci siamo proposti. In relazione a quest'ultima questione cominciamo ad aver notizia degli studi avviati dal Commissariato, fra i quali i risultati della missione nel Brasile del cav. Adolfo Rossi, che ci sono stati comunicati in forma, per ora, riservata. Prima di iniziare questo secondo tema ci conviene discutere le modificazioni da portare al regolamento circa il numero divenuto già eccessivo, e pur sempre crescente, dei rappresentanti dei vettori.

La legge fu intenzionalmente elaborata in modo che la facoltà di modificare il regolamento, anche con disposizioni di ordine legislativo, di cui la legge delega al regolamento stesso la facoltà, persista continuamente, e ciò perchè si supponeva appunto che, a seconda della esperienza, si dovesse modificare il regolamento, piuttosto che tornare alla Camera per frequenti modificazioni di legge. Se il Consiglio dell'emigrazione darà il suo parere favorevole alla proposta che ci viene presentata, noi consiglieremo il Ministro a domandare al Consiglio di Stato il suo voto per queste modificazioni al regolamento.

Do la parola al relatore, perchè informi il Consiglio sulle ragioni che persuasero il Commissariato a proporre queste modificazioni.

BIANCHERI, *relatore*. Prima di tutto, il Commissariato ha esaminato la questione, se una modificazione al regolamento possa farsi nel senso desiderato, e si è convinto che l'articolo 16 lascia piena facoltà al regolamento di

limitare o no il numero dei rappresentanti di vettori. Infatti, l'articolo 16 dice: " il vettore di emigranti può con lettera diretta al Commissariato, che sentirà il parere dei prefetto competente, nominare rappresentanti propri, assumendo la responsabilità civile di ogni loro operato ". Dunque è accordata la facoltà di nominare rappresentanti, ma non è detto nè in qual numero, nè in quali luoghi.

Il regolamento poi, all'articolo 61, dice che il vettore non può nominare più di un rappresentante per ogni Comune. I vettori fino ad oggi sono 17. Dato che si valessero di questa facoltà di nominare un rappresentante per ogni Comune, si avrebbe un numero di rappresentanti talmente grande, che non ci sarebbe più nessun Ufficio o Commissariato che potesse tener dietro all'opera di questa gente. Per fortuna non avvenne così, poichè i vettori si sono limitati a nominare rappresentanti in quei Comuni, dove più intense si sono manifestate le correnti della emigrazione. Tuttavia siamo arrivati ad avere circa diecimila rappresentanti, numero che va crescendo di giorno in giorno, arrivando giornalmente nuove proposte di rappresentanti da parte dei vettori. Abbiamo poi visto che in diverse provincie il numero dei rappresentanti è addirittura esorbitante: così abbiamo in provincia di Avellino 777 rappresentanti di vettori; in provincia di Campobasso 871; in provincia di Caserta 862. Confrontando queste cifre con quelle della popolazione, ne risulta, in provincia di Campobasso, un rappresentante per 612 abitanti; in provincia di Benevento un rappresentante per 725 abitanti; in provincia di Avellino, un rappresentante per 801 abitanti. Lo stesso per le altre provincie. È lecito arguire che non ultima causa dello sviluppo della emigrazione, specie nel Mezzogiorno, sia il numero straordinario di questi rappresentanti, i quali, per guadagnare, eccitano l'emigrazione.

Da qui la necessità di trovar modo di limitarne il numero col regolamento. A ciò si provvederebbe con lo stabilire che ogni vettore non possa avere più di un rappresentante per ciascun mandamento. Qualche commissario crede che sarebbe meglio fissarne uno per ogni circondario, ma io penso che questa limitazione sia troppo spinta e che sia meglio attenerci al criterio del mandamento. Perciò il Commissariato avrebbe studiato questa formula: " Il vettore non può nominare un suo rappresentante nel Comune, ove è la sede principale dei propri affari, o nei Comuni ove ha le sedi succursali. Egli non può nominare più di un rappresentante per ogni mandamento giudiziario e per ogni città, che comprenda vari mandamenti, ma può istituire un solo rappresentante per più mandamenti, purchè siano compresi nella stessa provincia ". Poi, per evitare ciò che giustamente osservava l'on. Pantano, che cioè, fatta la legge si trovasse l'inganno, nel senso che i vettori nominassero ciascuno un proprio rappresentante per ogni mandamento, assegnan-

dogli però una diversa sede in Comuni diversi, con la rappresentanza in comune di vari vettori, e così riescissero nell'intento di avere un rappresantante in quasi tutti i Comuni, fu messa questa disposizione: che il rappresentante dovrà avere la propria sede nel capoluogo del mandamento. Poi, secondo il suggerimento dato dall'on. presidente, cioè di lasciare al Commissariato la facoltà di apportare ulteriori modificazioni, sia in generale per tutti i vettori e per tutte le provincie, sia in casi speciali per qualche parte del Regno, dove il pericolo fosse più grave, avremmo pensato di stabilire essere in facoltà del Commissariato di determinare il numero dei rappresentanti che ciascun vettore può nominare in una o più provincie determinate. Di guisa che nel caso, da me accennato, delle provincie di Caserta, Campobasso, Avellino, Cosenza, e così via, potrebbe il Commissariato con un decreto fissare il numero dei rappresentanti che ciascun vettore può avere. Queste sarebbero le disposizioni dell'articolo 61, che dovrebbero sostituire quelle dell'articolo attuale.

Un'altra modificazione, che forse potrà avere qualche effetto sul numero dei rappresentanti, è quella che proponiamo all'articolo 57. Si sa che la larghezza delle provvigioni accordate dai vettori ai loro rappresentanti costituisce il maggiore incentivo ad esercitare quest'ufficio: indi la ressa che si fa attorno ai vettori per ottenere tale incarico. Ora, se il regolamento stabilisse un massimo delle provvigioni, per esempio in otto lire, è probabile che il numero dei rappresentanti diminuirebbe. Proporremmo che l'art. 57 sul regolamento fosse modificato in questo senso.

Passo a discorrere delle condizioni di incompatibilità. L'articolo 60 del regolamento stabilisce coteste incompatibilità e dice: " È vietato di esercicitare l'ufficio di rappresentante ai minorenni, nonchè ai funzionari dello Stato, ai segretari comunali o a chi ne faccia le veci, ai medici condotti, ai maestri comunali ed ai ministri del culto ".

Ora si sono presentati diversi casi: si è visto che, escludendo, ad esempio, uno perchè condannato, costui faceva proporre il figlio o il fratello; si è visto che, escluso uno per una ragione qualunque di moralità, costui presentava un suo impiegato. Ad evitare inconvenienti simili, proponiamo: 1° di aggiungere nell'articolo 59, dopo le parole *circostanze e condizioni locali*, queste altre *e di famiglia*; 2° di aggiungere alle cause d'incompatibilità indicate nell'articolo 60 anche l'essere impiegato di un rappresentante, o il far parte di un'agenzia d'affari, nella quale sia interessata una persona esclusa dall'ufficio di rappresentante.

Grossi. Ho sentito con piacere l'esposizione fatta dal comm. Biancheri, ma mi permetto di dissentire da lui in qualche punto. Poichè si tratta di fare

una modificazione al regolamento è meglio, secondo me, farla radicale, tagliando le unghie a questi rappresentanti. Credo che, anche ove non si permetta ai vettori di nominare più di un rappresentante per ogni circondario, ve ne sarà sempre un numero soverchio. Sono d'accordo circa la disposizione che dà facoltà al Commissariato di limitare i rappresentanti secondo le diverse regioni. Vi sono provincie in cui l'emigrazione permanente è poco numerosa, mentre ve ne sono altre in cui è o può apparire eccessiva e perfino morbosa. Quindi approvo pienamente la facoltà, lasciata al Commissariato, di limitare in determinate regioni il numero dei rappresentanti.

Dirò anche il mio parere intorno all'ultima disposizione. Se bene ho interpretato lo spirito della legge, mi sembra che si sia voluto abolire la figura giuridica del sub-agente, appunto per togliergli quella autonomia e quell'incentivo ad eccitare l'emigrazione, che veniva a lui dalle provvigioni. Ora mi fa specie di sentire ancora parlare di provvigioni, quando penso che si è detto ai rappresentanti: badate, noi non vi diamo nessuna veste giuridica, perchè siete semplicemente degli impiegati dei vettori. Invece, col consentir loro la provvigione, si ritorna all'antico sub-agente, con diversa denominazione, ma con minori garanzie.

Biancheri. Faccio osservare al prof. Grossi, che non basta che i vettori designino i loro rappresentanti. Questi devono essere riconosciuti dal Commissariato, che rilascia l'autorizzazione ad agire, dopo aver verificato se concorrano nella persona le condizioni di capacità e moralità volute dalla legge (art. 16) e dal regolamento (articoli 58 e 59) e se non vi siano incompatibilità legali.

Mortara. Io mi permetto di sostenere un'idea anche più radicale di quella del prof. Grossi. Dirò il mio pensiero. A me pare che, organizzando questi agenti, sia per comuni, sia per mandamenti, facciamo una specie di organizzazione per l'esportazione degli uomini. È lo stesso regolamento, che organizza questo congegno per ogni località, più o meno estesa, del territorio della penisola, ammettendo che ogni Società possa avere il suo rappresentante, e quindi una quantità di agenti, che non hanno altro ufficio che quello di catechizzare la povera gente perchè parta. A me pare che in questo modo si accrescano i mezzi per favorire l'emigrazione, e io sarei disposto ad estendere la proposta del prof. Grossi in questo senso, che il Commissariato, sentito il Consiglio della emigrazione, sia libero di accettare o di revocare quanti rappresentanti voglia, così da non avere alcun vincolo. Capisco che in questo modo mancherebbe un'organizzazione; ma appunto

l'organizzazione porta la conseguenza di accrescere soverchiamente il numero delle persone che si occupano della emigrazione. Io domando al Commissariato se avrebbe difficoltà ad accettare un mandato più libero. Per quale motivo esso sente il bisogno di autorizzare il vettore ad avere un rappresentante per ogni località? Vi sono delle provincie, in cui il movimento emigratorio è troppo forte, e quindi, a parer mio, vi sarebbe bisogno di provvedimenti restrittivi. Poichè si crede utile ritoccare in questa parte il regolamento, lasciamo che il Commissariato faccia da sè, come meglio stima, per ridurre il numero dei rappresentanti in ciascuna provincia.

Circa la questione delle senserie, mi sembra che nessuno di noi sia troppo amico di questi rappresentanti; ma, una volta che si consentono, una volta che abbiamo dato ad essi una certa organizzazione, è naturale che costoro debbano avere un compenso per le loro prestazioni quand'anche l'emigrazione si rivolga direttamente al vettore.

Luzzatti. Vi è un numero non lieve di emigranti, che prende il biglietto direttamente all'agenzia, senza l'intermediario del rappresentante. In tal caso il vettore risparmia la provvigione, e, risparmiando la provvigione, egli potrebbe anche abbassare il nolo.

Mortara. Ammetto che l'emigrante possa andare direttamente dal vettore; ma non vorrei che il rappresentante, dopo essersi messo in comunicazione con l'emigrante, dopo averlo consigliato e dopo avergli dati gli schiarimenti richiesti, vedesse l'emigrante non servirsi più di lui, e andare a prendere il biglietto direttamente dal vettore. L'opera del rappresentante, per me, in certi casi, è necessaria e deve essere compensata. Non vorrei che, per risparmiare qualche lira, tutti finissero per andare direttamente a prendere il biglietto nei porti d'imbarco.

Bodio. La legge ha voluto che, in luogo delle antiche agenzie e dei loro subagenti che esercitavano un'industria autonoma di mediazione, i vettori fossero messi in relazione cogli emigranti per mezzo dei rappresentanti ed assumessero in proprio la responsabilità civile anche per questi ultimi. Il regolamento poi stabilisce che il vettore non può avere più di un rappresentante in ogni comune; il che vuol dire che i rappresentanti potrebbero essere ottomila e duecento, circa, quanti sono i comuni, moltiplicato questo numero per 17, quanti sono adesso i vettori. Quando nel Congresso geografico tenutosi a Roma nel 1890, si parlò dei subagenti, risultò che essi allora erano circa 6000. Attualmente i rappresentanti sono circa 10,000, e vanno crescendo

di giorno in giorno. Essendo già grandissimo questo numero, e vedendo che l'emigrazione è cresciuta, specialmente in alcune provincie nelle quali prima non esisteva affatto, il Commissariato ritiene utile limitare la facoltà di nomina da parte dei vettori. È fuori di dubbio che il soverchio numero degli agenti è stimolo artificiale all'emigrazione.

Il professor Grossi ha detto: sarebbe meglio procedere radicalmente, e diminuire il numero dei rappresentanti, anche al disotto di quanto propone il Commissariato, dicendo uno per circondario, invece di uno per mandamento. Io credo che non si possa attuare una riforma così radicale, senza andare incontro ad opposizioni che sarebbero forse invincibili, poichè sarebbero troppi gli interessi colpiti. Credo che meglio convenga porre il limite di un rappresentante per ogni mandamento, sapendosi che, mentre i comuni sono 8200 circa, i mandamenti sono 1500. Sarebbe già grande il risultato, se potessimo diminuire codesti rappresentanti nella proporzione da 8200 a 1500. E poi non credo che in tutti i mandamenti ogni vettore vorrà avere un proprio rappresentante, poichè anche ora vi sono mandamenti, in cui rappresentanti non ne esistono. Si noti che, teoricamente, oggi, sulla base di un rappresentante di ciascun vettore per comune, essendo 17 i vettori, si potrebbero avere, sparsi negli 8200 comuni del Regno, 139,400 rappresentanti di vettori. Ciò non si verifica in fatto, per nostra fortuna. Sulla base di uno per mandamento, il *maximum* teoricamente possibile scende a 25,500; ma se noi richiederemo che i rappresentanti dei diversi vettori abbiano tutti sede nel comune capoluogo del mandamento, è probabile che parecchi vettori si accorderanno fra loro per avere un solo rappresentante in comune, e così si ridurrà anche maggiormente il numero dei rappresentanti.

Barzilai. Si è osservato che con queste modificazioni al regolamento si viene a dare in certo modo una sanzione a questo istituto del rappresentante; il quale sarà doloroso che esista, ma esiste, ed è anche riconosciuto dalla legge; quindi non è questo nuovo battesimo che lo renderà più pericoloso. A me pare molto pratico il tentativo di limitare il numero, e sopratutto il tentativo di rendere meno attraente questa posizione di rappresentante. Quindi la ragione addotta dal Mortara, della delusione a cui costoro possono andare incontro qualora, dopo aver trattato con essi, l'emigrante si rivolga al vettore è una eccellente ragione appunto per far capire ad essi che, tra l'altro, avranno anche questo al loro passivo, che cioè, dopo di avere cercato e lavorato per accaparrare emigranti, potranno perdere il guadagno, potendo l'emigrante comperare il biglietto direttamente dal vettore nel porto d'imbarco, aiutato, per le informazioni opportune, dal Comitato locale di patronato. Quindi, per conto mio, trovo lodevole il tentativo di limitare questo moltiplicarsi di rappresentanti e questo impulso artificioso alla emigrazione.

BIANCHERI. Desidero fornire qualche altro schiarimento. Quando si parlò di limitare la senseria al rappresentante, confesso che dubitai molto della praticità di una simile disposizione, poichè il Commissariato non avrebbe mai avuto modo di accertare se il limite sarebbe stato superato, nè se il vettore avrebbe dato al suo rappresentante anche uno stipendio mensile. Il cav. Pelucchi allora propose quest'altra formula: la retribuzione da corrispondersi dai vettori ai propri rappresentanti dovrà consistere unicamente in una senseria per ogni emigrante procurato, esclusa ogni altra forma di compenso, qualunque ne sia la denominazione, ed esclusa l'assegnazione di uno stipendio. La senseria inoltre non potrà oltrepassare la somma di lire *tot*. Quando un vettore contravvenga a queste disposizioni, il Commissariato potrà ordinare di ridurre il nolo di quel tanto che risultasse da lui dato in più della senseria.

LUZZATTI. Così intiera, questa proposta la sento formulare ora per la prima volta, nella forma attuale. Io sono favorevole a questa proposta, e ne dico brevemente le ragioni, purchè si sopprima la parola senseria, che non è appropriata in questo caso, poichè si sono voluti abolire i mediatori; e non si può ammettere che i rappresentanti dei vettori esercitino una professione autonoma, come gli antichi subagenti.

Si fissano i limiti massimi dei noli; i noli risultano da vari elementi, uno dei quali è la spesa che sostengono i vettori per raccogliere emigranti, a mezzo appunto dei loro rappresentanti. Quando noi chiamiamo al *redde rationem* i vettori e diciamo loro di fissare un nolo equo, ed essi dicono: Vogliamo 190 lire, e noi rispondiamo: no, è troppo alto; vogliamo ribassare di 20 lire; fra gli elementi che essi allegano vi è questa spesa dei rappresentanti, e se anche non la mettessero in evidenza nel calcolo, noi sappiamo che dànno persino 30 lire, e che tornano coll'antico modo a stipularsi le anime degli emigranti, secondo che hanno pagato di più o di meno questi loro mandatari. Così stando le cose, che ci resta da fare per la tutela dell'emigrante? Quale altro modo abbiamo se non limitare il nolo, e quale modo migliore abbiamo di limitarlo, che quello di dire ai vettori: Se volete dare di più ai mandatari vostri, non datelo col denaro degli emigranti, ma sui vostri utili? Dico la verità, proprio non mi creerei la difficoltà del regolamento; aspetterei che mi venisse mossa da altri. Cerchiamo piuttosto di pensare a tutto ciò che può essere di tutela in questo supremo interesse. Gioverebbe anche in massima di dire: il vettore non dia più di dieci lire, per esempio, al suo rappresentante; ma non vedo per ora come si potrebbe assicurare con sanzione efficace una tale disposizione. Tuttavia un simile provvedimento, ove si potesse attuare, e l'altro che dà facoltà di andare a prendere direttamente il biglietto presso

il vettore, con una riduzione corrispondente a quella certa misura massima di compenso che sarebbe ammessa per il rappresentante, sarebbero due provvedimenti organici. Si potrebbe tuttavia dubitare della loro efficacia, giacchè l'agente di emigrazione, risorto sotto la forma di rappresentante, troverà modo talora di eluderli; ma almeno avremo la coscienza tranquilla e potremo dire di avere fatto il possibile.

Barzilai. Mi compiaccio di aver provocato dal comm. Biancheri la sua dichiarazione.

Vorrei fare un'altra osservazione sull'articolo 60. Sullo scopo di questo articolo siamo perfettamente d'accordo; ma nella formula mi pare vi sia qualche cosa che non va. Colpire fino alla settima generazione i parenti ed anche gli affini di questa gente! Capisco che si tratta di dover rispondere a casi pratici.

Biancheri. Lo scopo è di vietare che si faccia la sostituzione di persone nella stessa famiglia, perchè l'esperienza dimostra che si nomina rappresentante, per esempio, la moglie, quando il marito non ha la fedina penale libera e così via.

Barzilai. La formula si potrebbe modificare, dando facoltà al Commissariato di colpire queste mascherature.

Pelucchi. Abbiamo da fare con gente astuta, che ricorre a tutti i sotterfugi.

Pantano. Convengo nella necessità ed urgenza di un provvedimento. Avendo approvato solo una parte delle nomine dei rappresentanti, arriveremo forse in tempo per impedire che un'altra quantità di nomine sia fatta.

Quanto alle questioni che si dibattono circa il nolo e la provvigione, risulta in modo indiscutibile, che le Compagnie proseguono a dare grosse provvigioni, che oscillano dalle 20 fino alle 40 lire; e tutto questo in danno degli emigranti. O si lesina sul trattamento a bordo, o si impone sotto forme mascherate, un nolo superiore al reale. Se noi fissiamo un *maximum* alla provvigione, nel determinare i noli e mettiamo questa cifra come uno degli elementi di giudizio dell'entità del nolo, veniamo a stringere le Compagnie in una morsa di ferro, in quanto che, se esse vogliono sorpassare la misura della provvigione, pagheranno del proprio, ossia ridurranno i loro benefici.

Per me sono nell'ordine di idee di fissare il limite della provvigione:

nè mi spaventa la parola senseria. Provvigione, compenso ci deve essere, giacchè, sotto la forma di assegno fisso, non è immaginabile che possa verificarsi, perchè allora cesserebbe lo stimolo nei rappresentanti a cercare emigranti per le Compagnie; eppoi le Compagnie si dovrebbero gravare di assegni fissi per tutti i rappresentanti, anche dove non vi è lavoro, e questo amministrativamente è inattuabile. Dunque non vi è che la forma della provvigione; noi non possiamo astrarre dal fatto che i vettori debbano avere dei rappresentanti; indi la necessità di disciplinarli più che sia possibile. E li disciplineremo in quanto alla entità della provvigione, per i rapporti che essa può avere di fronte ai noli da stabilire, e allo stimolo ad arruolare l'emigrante, perchè minore è la provvigione, minore è lo stimolo. Sono quindi d'accordo nella formula indicata dal cav. Pelucchi, cioè della sanzione ultima contenuta nella sua proposta, che è quella che veramente le dà efficacia. Si dice che non arriveremo a scoprire le frodi! Io credo invece che si potranno sorprendere, e che una volta colpite non si ripeteranno facilmente.

Ammesso questo, che per me non è dubbio, salvo modificazioni di forma, passo all'altra questione che mi tiene pensoso. Mandamento o circondario? Nel propendere per il circondario, mi ricordo le affannose sedute per la preparazione del regolamento, in cui questa ed altre questioni ci si affacciarono come altrettanti punti interrogativi di difficile soluzione. Adottando però il circondario, bisogna evitare di mettere l'emigrante nella condizione di andare a cercare il rappresentante in luoghi molto lontani, ciò che si risolverebbe per lui nella perdita di giornate di lavoro. Perchè ciò non accada, basterebbe che l'emigrante si valesse dei Comitati; ma allora non ci sarebbe più bisogno di rappresentanti. Andremmo verso l'ideale vagheggiato del collega Mortara, cioè alla soppressione del rappresentante ed alla sostituzione di esso coll'azione del Comitato.

Questo sarà per l'avvenire, quando avremo un'educazione più evoluta dei nostri municipi e delle classi dirigenti locali. Intanto si potrebbe adottare la circoscrizione del circondario, in questo senso, che si potrebbe dar la facoltà al vettore di nominare il suo rappresentante in qualsiasi luogo del circondario, perchè il circondario è molto più largo del mandamento e il suo capoluogo può trovarsi in un punto dove l'emigrazione non c'è.

Quindi io propenderei ad adottare il circondario, con facoltà di scelta della sede; la quale formula sarebbe più restrittiva e più elastica nello stesso tempo e in armonia anche coi bisogni dei rappresentanti. E sopprimerei senz'altro l'articolo che dà facoltà al Commissariato di determinare al bisogno un numero *tot* di rappresentanti per un dato vettore e per una data provincia, perchè dopo la limitazione al circondario non avrebbe più ragion d'essere.

Bodio. Io temo che la responsabilità che si vorrebbe dare al Commissariato sarebbe troppo grave. Ritengo che giovi meglio porre dei limiti, mediante disposizioni esplicite del Regolamento. Il Commissariato, diversamente, sarebbe assalito da domande e reclami da ogni parte ed esposto a tutte le pressioni e non potrebbe sottrarsi all'accusa di procedere di arbitrio.

Ridurre il numero dei rappresentanti ad uno per circondario, sarebbe una riforma troppo radicale. Non credo che ciò possa farsi per ora; sarebbe come chiedere di fare la riduzione nel rapporto da 8200 a 200, mentre, secondo la proposta del Commissariato, sulla base del numero dei mandamenti, la riduzione si farebbe probabilmente nel rapporto da 8200 a 1500, supposto che si avesse un solo vettore. Questi essendo ora 17, a rigore quelle due cifre potrebbero essere diciassette volte maggiori. Ma non possiamo prevedere quanti vettori tralasceranno di nominare un proprio rappresentante in ciascuna circoscrizione consentita, nè quanti vettori vorranno concertarsi fra loro per avere un rappresentante in comune in un certo numero di circoscrizioni.

Grossi. Credo che una delle ragioni, per cui l'opinione pubblica si trovo ben preparata ad una riforma della legge del 1888, sia stata appunto quella del numero eccessivo dei sub-agenti di emigrazione. Se allora si trovavano troppi 6000 sub-agenti, perchè non dobbiamo trovare eccessivi adesso 10,000 rappresentanti?

Pantano. Poichè si è parlato di far rimborsare le 10 lire di provvigione a quegli emigranti che ricorressero ai Comitati perchè non si potrebbe fare un'altra cosa? È un'idea che lancio così, all'improvviso, con preghiera di esaminarla. E sarebbe questa, di autorizzare il Comitato a percepire, non l'intiera provvigione, ma una parte di essa, costituendo con questa parte un fondo di pubblica utilità a beneficio degli emigranti stessi. Si potrebbero in questo modo fare agire i Comitati come organismi vivi, capaci, più tardi, di sostituire i rappresentanti.

Grossi. Essendo poco più di 8000 i Comuni, e 5 i membri di ogni Comitato, si creerebbero in questo modo 40,000 sub-agenti.

Luzzatti. Procediamo con ordine. Vi è una quantità di punti, sui quali siamo d'accordo; il dissidio si riduce a questo: se la riduzione si abbia da fare (per ciascun vettore) ad un rappresentante per circondario o ad uno per mandamento. E poi c'è da esaminare se quel compenso che va a diminuire il

prezzo del biglietto, ove l'emigrante si rivolga per avere il biglietto, sia direttamente alla sede del vettore, sia al Comitato mandamentale o comunale, possa darsi per metà al Comitato costituendo così un fondo per la spesa degli uffici locali. Il Ministro degli affari esteri ci ha fatto osservare che, ove si dessero 50 lire per ciascun Comitato, ci vorrebbero 200,000 lire per sussidiarli. Noi abbiamo riflettuto a questo, ed abbiamo detto: concorrano i comuni. Questa proposta, di far partecipare i Comitati alla provvigione, darebbe il modo di fornire loro dei mezzi modesti per l'opera a cui debbono attendere, non solo ma, attuandola, ci incammineremmo sopra la strada della salute, perchè, quando avremo educato la gente ad andare dal vettore per mezzo del Comitato, avremo eliminato in parte la turba dei rappresentanti. Noi dobbiamo cercare i mezzi più adatti per escluderli e, così facendo, rimaniamo nel nostro ufficio.

Dobbiamo adunque prendere una deliberazione circa la riduzione del numero dei rappresentanti. Abbiamo la proposta del Commissariato, di limitarli a uno per mandamento e per ciascun vettore. Il Bodio dice che, ove si facesse improvvisamente una riduzione radicale a uno per circondario, si passerebbe da un regime di anarchia ad un regime di sobrietà soverchia, e teme che la reazione sarebbe troppo forte. Il Commissariato ha la responsabilità della esecuzione, ed è giusto che faccia quasta obbiezione. Ma il Consiglio non si deve preoccupare delle odiosità che potranno derivargli; noi dobbiamo fare in modo che la legge sia attuata. Soltanto dobbiamo decidere se ci convenga meglio fissare il limite dei rappresentanti ad uno per circondario o ad uno per mandamento; occorre guardare la questione obbiettivamente, senza arrestarci per tema di disturbare interessi personali. Io vorrei che si sopprimessero tutti i rappresentanti, ma, d'altra parte pur avendo questo convincimento, io dico che nel momento attuale, fino a che i Comitati non abbiano preso maggior vigore, non possiamo contare su di essi, perchè esercitino normalmente l'ufficio di mettere l'emigrante in relazione col vettore, che è lontano. Questa è la ragion d'essere dei rappresentanti, e siccome ci dobbiamo mettere dalla parte dell'interesse dell'emigrante, dobbiamo tener conto di questa ragione. E, da questo punto di vista, al riguardo di certe provincie d'Italia, un solo rappresentante per circondario è forse poco.

Bosco. Anch'io crederei più utile prendere a base della nuova circoscrizione il mandamento, anzichè il circondario, e sono di questo parere anche perchè temo che, volendo restringer troppo il numero di quei rappresentanti che agiscono secondo la legge, si moltiplichi il numero degli agenti clandestini. Attualmente, in alcune provincie vi è un forte movimento emigratorio, che favorirà appunto le operazioni degli agenti clandestini.

Biancheri. Vorrei dare un chiarimento al prof. Grossi. Esporrò alcune cifre.

La provincia di Avellino ha tre circondari. La sola Navigazione Generale, che in ragione di uno per circondario dovrebbe avervi tre rappresentanti, ne ha attualmente 76. Ma c'è di più. Campobasso ha tre circondari e la Navigazione Generale vi ha 115 rappresentanti. In Terra di Lavoro, dove sono 5 circondari, la stessa società ha 62 rappresentanti. E vi è poi un altro calcolo che mi pare possa dare qualche lume sulla materia. Si è fatto il conto della popolazione che adesso avrebbe sotto di sè un rappresentante, secondo il loro numero attuale, e di quella che avrebbe, ove si adottasse la limitazione per mandamento. Prendo ad esempio la provincia di Avellino, che ha oggi un rappresentante per 800 abitanti; limitandoli ad uno per mandamento, si avrebbe un rappresentante per 12,981 abitanti; nella provincia di Campobasso da un rappresentante per 612 abitanti si passerebbe ad uno per ogni 13,092. E così in proporzione; a Cosenza se ne avrebbe uno per ogni 11,930 abitanti.

Grossi. Ma non è detto che questo rappresentante debba rimaner fermo nel capoluogo del mandamento.

Biancheri. Va bene, girerà; però io non so se, limitandoli troppo, non faremo anche il danno dell'emigrante.

Barzilai. Io credo che la proposta dell'on. Pantano rappresenti una idealità in contrasto con la realtà delle cose. In certi casi bisogna andare per gradi, e non con provvedimenti radicali, perchè, altrimenti, potremmo credere di aver risolto il problema, mentre invece lo vedremo ripresentarsi sotto forma più acuta, come ben diceva il prof. Bosco. Perchè non stabiliamo che, in un determinato periodo di tempo, i rappresentanti si debbano ridurre entro certi limiti, e fissando fino da ora il criterio del mandamento, stabilire, ad esempio, che, entro il termine di un anno, si addiverrà a questa riduzione?

Troviamo un termine medio tra la proposta Pantano e quella del Commissariato. Se si sopprimessero i rappresentanti, sarebbe un vantaggio, ma, purtroppo, non possiamo ottenerlo adesso. Questo agente è un organo parassitario, ma è il solo che oggi veramente agisca, e fino a che non avremo gli organi normali, bisogna che ci sia. E poi, lo ripeto, sarebbe troppo fare in una volta sola questa soppressione.

Mortara. La mia proposta mi pareva opportuna, ossia, di regola, un rappresentante per circondario, dando facoltà al Commissariato di fare quelle eccezioni che credesse del caso.

Nella legge non vi è alcun vincolo; vorrei sapere perchè vogliamo mettere dei vincoli, dai quali poi sarà difficile, se non impossibile, liberarci. Le condizioni di fatto sono tali, che il concetto dell'on. Pantano andrebbe bene per certe provincie, mentre sarebbe disadatto per altre. Un criterio fisso, normale, per tutte le provincie, non può aversi. Niente di meglio, adunque, che lasciare al Commissariato la facoltà di fissare, caso per caso, il numero che crede opportuno.

Luzzatti. Il collega Mortara mantiene la sua proposta. La metto ai voti per la prima, poichè, essendo la più ampia, ha la precedenza. Essa consiste nel non fissare alcun limite, e mettere tutto sotto il prudente arbitrio del Commissariato.

Il Commissariato ha dichiarato che non è favorevole a questa proposta. La metto ai voti.

Non è approvata.

Luzzatti. Ora ci sono altre due proposte, cioè quelle di ridurre i rappresentanti ad uno per circondario ovvero ad uno per mandamento.

Pantano. Io dissi fin da principio che ero travagliato da un grave dubbio. Pur troppo, sono questioni così complesse, che la via dritta non si può vedere; ma bisogna adottare una di queste due soluzioni: se si accetta il mandamento come base di transizione ad un regime più radicale, anche per le ragioni dette dall'on. Barzilai, allora bisogna dare facoltà al Commissariato di limitare il numero dei rappresentanti anche al disotto di quello dei mandamenti che compongono il circondario.

Se si va all'idea del circondario, bisognerà concedere un numero di rappresentanti che sia di due o tre, estensibile fino a cinque in alcuni casi, quando il Commissariato lo credesse necessario.

La mia proposta adunque sarebbe duplice: o porre come limite massimo il numero dei mandamenti, con facoltà al Commissariato di restringere il numero dei rappresentanti nei mandamenti dello stesso circondario, ovvero prendere per base il circondario, con facoltà al Commissariato di allargare il numero dei rappresentanti a più di uno per circondario, fino a tre o a quattro, per esempio.

Grossi. Io mantengo la mia proposta, nel senso di arrivare fino a due o tre per circondario. Però vorrei che si votasse anche l'altra, che dà facoltà ai Comitati mandamentali di fruire di metà della provvigione.

Pantano. Dare, delle dieci lire, cinque lire al Comitato e cinque all'emigrante riesce di stimolo all'emigrante fino ad un certo punto; quindi vi sarebbe da pensare se non convenisse magari di sacrificare questo beneficio che potrebbe avere l'emigrante, e darlo invece al vettore. E vi dirò perchè. Non vi pare che convenga di animare il vettore a servirsi dei Comitati? Il vettore che pagherà sempre dieci lire, quantunque soltanto cinque vadano al Comitato, non avrà mai interesse a servirsi di questo. All'incontro, se il vettore trova l'utilità di pagare solo cinque lire, avrà interesse che gli emigranti si rivolgano al Comitato.

Cazzulini. Il vettore avrà sempre vantaggio a rivolgersi al Comitato, perchè si dice che paga dieci lire al rappresentante ma in realtà ne paga di più. Quando sarà sicuro che ne pagherà solo dieci, cercherà di favorire i Comitati.

Grossi. Non vorrei che, sollecitati dalle varie Compagnie, i Comitati perdessero poi di vista lo scopo per il quale sono istituiti e speculassero sugli emigranti, specialmente quando si consideri che la loro opera si concentrerà facilmente in poche mani.

Luzzatti. Concludiamo. Per quanto riguarda la riduzione dei rappresentanti, ci troviamo ora di fronte ad una proposta unica di limitare i rappresentanti ad uno per mandamento, salvo i provvedimenti che in casi particolari fossero da prendere per questa o per quella provincia.

Mi sembra che ci troviamo sostanzialmente d'accordo anche sul secondo punto, che cioè la metà del risparmio che si farebbe sul prezzo del nolo, quando il biglietto si prenda direttamente allo scalo di imbarco, debba andare a benefizio del Comitato locale, che avrebbe sostituita l'opera sua a quella del rappresentante del vettore.

Chi approva questo concetto, salvo a dare al Commissariato la facoltà di meglio precisare la forma, voglia alzar la mano.

Il Consiglio approva.

Luzzatti. Rimane da discutere l'altro tema all'ordine del giorno, cioè quello della tutela degli emigranti italiani all'estero. Questo argomento interessa vivamente l'opinione pubblica e da quanto si è letto nelle relazioni dei giornali e nei diari del cav. Adolfo Rossi, distribuitici in questi giorni, vi è pericolo nell'indugio.

Questo argomento dell'emigrazione sarà presto portato anche alla Camera; bisogna che siamo preparati a discuterlo a fondo.

Discorreremo domani della protezione degli emigranti nei paesi di arrivo, segnatamente in alcuni Stati d'America. Per ora il Commissario generale potrebbe far conoscere al Consiglio quali provvedimenti furono presi per sospendere l'emigrazione gratuita al Brasile.

Bodio. Or sono pochi mesi, vedendosi che l'emigrazione gratuita per il Brasile andava crescendo, mentre le informazioni che venivano da quel paese, soprattutto dallo Stato di San Paolo, erano tutt'altro che incoraggianti, il Commissariato pensò che fosse venuto il momento di mettere un freno all'emigrazione gratuita. Si invitarono le Compagnie a notificare di mese in mese quanti emigranti gratuiti avrebbero voluto trasportare nel mese successivo, e ciò allo scopo di graduare l'emigrazione gratuita, ritardarla e scaglionarla in un tempo più lungo. L'emigrazione gratuita, come si sa, è sottoposta dalla nostra legge a discipline speciali: occorre un'apposita licenza per fare il trasporto degli emigranti gratuiti. Ora il conferimento di questa licenza fu subordinato dal Commissariato alle seguenti condizioni: 1° dare una cauzione supplementare di 10,000 lire; 2° riportare in Italia, a spese del vettore, quelli che fossero rifiutati dall'ufficio di emigrazione di San Paolo, come pure quelli che dentro un anno fossero divenuti inabili al lavoro, e le vedove e gli orfani che fossero divenuti tali nel termine di un biennio dall'arrivo del loro marito o padre, compreso già fra gli emigranti gratuiti.

Le notizie che si hanno dallo Stato di San Paolo sono tristi; abbiamo lettere scritte di là dal cav. Adolfo Rossi, che il Commissariato ha inviato a studiare le cose sopra luogo.

Luzzatti. C'è un altro oggetto da trattare nella seduta d'oggi, relativo alla patente di vettore nuovamente chiesta dalla Società Meridionale. Do la parola al prof. Bosco, relatore su questa questione.

Il prof. Bosco riferisce sulle ragioni per cui il Commissariato non ritiene che sia da concedere la patente di vettore alla Società Meridionale, pur avendo questa presentato il contratto di noleggio in una forma diversa da quella su cui in altra seduta il Consiglio ebbe a pronunciarsi.

Bodio. Credo opportuno ricordare che il Consiglio di Stato, nel suo parere dato sul regolamento fatto per l'esecuzione della legge sull'emigrazione, in adunanza generale del 5 giugno 1901, si espresse testualmente così: “ La patente non rappresenta tanto un diritto del vettore, che si trovi nelle condizioni prescritte dalla legge, quanto una concessione del Governo, il quale, con decreto motivato, può sempre negarla, limitarla o revocarla ”.

Il Commissariato, per le ragioni svolte nella relazione odierna, propone di non concedere la patente.

Dopo una discussione alla quale prendono parte, oltre al presidente e al commissario generale, i signori Grossi, Pantano, Mortara, Astorri, Pelucchi, De' Negri, Biancheri e Bosco, si delibera di chiedere il parere del Consiglio di Stato sul seguente quesito:

" Se, quando le circostanze di fatto abbiano indotto il Commissariato nel convincimento che sarebbe inopportuna la concessione della patente ad una persona o ad una Società, possa il rifiuto essere motivato in termini generali ".

LUZZATTI. Raccomando di chiedere al più presto il parere del Consiglio di Stato. Metto ai voti la proposta fatta dal Commissariato di sospendere la concessione della patente in attesa del parere stesso.

È approvata.

Appendice.

Parere del Consiglio di Stato, in data 11 maggio 1902, circa la domanda per patente di vettore della Società Meridionale.

Letta la relazione 24 aprile 1902, del Ministero degli affari esteri, Commissariato dell'emigrazione, relativa alla domanda per patente di vettore della Società " La Meridionale ";

Esaminati gli allegati, ed udito il relatore:

Premesso:

Che, prescindendo dalle circostanze del fatto, che ha dato occasione al quesito proposto con la suindicata relazione, si chiede, in sostanza, se quando la speciale condizione delle cose abbia indotto il Commissariato nella convinzione, che sia inopportuno concedere la patente di vettore ad una persona o ad una Società, possa essere il rifiuto motivato in termini generali;

Considerando:

Che già col parere di questo Consiglio, in adunanza generale, relativo al regolamento per la esecuzione della legge sull'emigrazione e col parere di questa Sezione dell'8 ottobre 1902, si è ritenuto, che i requisiti indicati nella legge siano sempre necessari, ma non sempre sufficienti per ottenere la patente di vettore; che, in altri termini, anche quando quei requisiti con-

corrono, il Governo abbia sempre la facoltà di concederla o rifiutarla, tenuto conto di tutte le circostanze, in ispecie relative alla fiducia, che il richiedente possa meritare;

Che evidentemente, quando si tratta di una Società, non si può prescindere dalle qualità dei soci, da cui principalmente deve dipendere la fiducia, che la Società ispira;

Che, se il legislatore, come cautela contro la possibilità di arbitrii, ha creduto imporre l'obbligo di motivare il decreto di rifiuto, è impossibile non tener conto dell'indole delicata della cosa di cui si tratta, la quale impedisce, in taluni casi, di specificare dettagliatamente i motivi per cui la patente si nega, consistenti talvolta in fatti, che, per quanto veri, non sarebbe agevole provare e non è lecito quindi in un decreto affermare;

La Sezione è di parere:

Che i motivi di apprezzamento, i quali inducono a rifiutare la patente di vettore, possano, nel relativo decreto, essere generici.

Seduta del 12 aprile 1902

Sono presenti i signori: Astorri, Barzilai, Bodio, Buonerba, De' Negri, Gambetta, Grossi, Luzzatti, Mortara e Pantano.

Assistono alla riunione i commissari Bosco, Bianchieri e Rossi, il cavaliere Cazzulini e il cav. Pelucchi.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

Luzzatti. Il Consiglio deve oggi occuparsi della questione della tutela degli emigranti italiani all'estero, che è una delle principali funzioni affidate dalla legge al Commissariato.

Il Comitato ha fatto un esame preliminare di questo tema, tenendo conto dei rapporti che sono pervenuti in questi giorni dal Brasile, ed è venuto nell'idea che urge provvedere. Non bastano le istituzioni in favore degli emigranti sorte in Italia; non bastano i ricoveri che si stanno preparando nei porti d'imbarco; non basta la scorta dei medici commissari durante il viaggio. È necessario che i nostri connazionali, approdando in America, trovino provvidenze e tutele, e se sarà possibile, degli accordi internazionali, dei veri trattati di lavoro. Sappiamo in quali condizioni sono costretti a vivere quei nostri fratelli in certi luoghi del Brasile, dove non riescono a farsi pagare le loro mercedi arretrate di vari anni e dove, come risulta dalle relazioni ora giunte del cav. Adolfo Rossi, hanno quale principale risorsa quel po' di granturco e fagiuoli che possono raccogliere dal piccolo appezzamento di terra lasciato loro in mezzo alle grandi piantagioni di caffè. È urgente provvedere, anche perchè si avvicina la discussione parlamentare, discussione in cui si riveleranno diverse tendenze; cioè la ipercritica, la quale dirà: con questa legge sull'emigrazione abbiamo fatto una grande impalcatura, ma senza risultati effettivi; idea falsa, questa, ma che pur esiste, ed è l'idea di coloro che non leggono i nostri Bollettini, che non esaminano nulla; la seconda è la tendenza degli interessati, giacchè noi abbiamo dovuto offendere molti interessi. La terza tendenza è rappresentata da coloro, che votarono la legge principalmente per la tutela degli emigranti all'estero; e questi, bisogna dirlo, in fondo non hanno torto. È quindi utile che il Consiglio discuta dei mezzi e dei metodi per esercitare questa tutela, e che il Ministro prenda risoluzioni meditate.

Se con quei paesi dell'America ai quali si dirige la nostra emigrazione, si potessero fare contratti di lavoro, questo sarebbe il modo più efficace di tutela; lo ha scritto anche il Grossi, e Pantano e Barzilai hanno dato il loro suffragio a questa idea. È da credere che anche le autorità brasiliane non vi saranno contrarie.

Che cosa esportiamo noi nel Brasile? Uomini e merci; uomini per una cifra altissima, e merci per una cifra relativamente esigua, mentre il Brasile esporta caffè e vuole far crescere la sua esportazione. Non manca la materia a futuri accordi.

Si dovrebbe anche studiare accuratamente sul posto quanti sono i piccoli proprietari italiani colà stabiliti e cercare di ottenere che essi avessero, con istituzioni finanziarie opportunamente indirizzate, il capitale circolante necessario.

Grossi. Farò qualche osservazione, specialmente riguardo al Brasile, dove ho viaggiato più di una volta. Se me lo permette il Consiglio, riassumerò le idee che mi sono formato sulla questione della tutela degli emigrati, indicando quali sono, secondo me, le funzioni, tanto dello Stato, quanto della iniziativa privata, nei paesi di grande emigrazione. Io credo anzitutto che qualche cosa si possa fare qui in patria. Alludo alle Società di patronato degli emigranti, che dovrebbero sorgere numerose anche da noi, all'infuori di ogni partito politico o confessione religiosa. In secondo luogo, bisogna far diventare proprietari questi coloni, specialmente nello Stato di San Paolo, che è il paese classico del salariato. Si dovrebbe in questo seguire l'esempio della Germania, fondando Società di colonizzazione per l'acquisto di grandi estensioni di terreno, da rivendere poi, con equi profitti, agli emigranti. A ciò essenzialmente è dovuta la prosperità delle colonie tedesche, meno numerose delle nostre, ma che hanno accaparrato il commercio e sono padrone del sud del Brasile. La Germania ha delle linee di navigazione molto più numerose e regolari delle nostre. Da noi, invece, non si pensa affatto al Brasile, col quale abbiamo un sistema di navigazione intermittente.

Un'altra questione è quella delle stazioni navali, specialmente nell'America Meridionale, dove i nostri interessi sono maggiori, e dove invece sono minori la sicurezza personale e il rispetto della giustizia. Ciò sarebbe la manifestazione tangibile della presenza della patria in quei lontani paesi; rafforzerebbe la coscienza della nostra dignità, e darebbe ai nostri connazionali ed ai nostri consoli quel prestigio, la cui deficienza costituisce una delle cause della nostra debolezza. Io non vado tanto oltre da pretendere che si faccia per ogni Italiano quello che fa l'Inghilterra per ogni suo cittadino; ma da questo al nulla, troppo ci corre.

Io vorrei pure che nei porti d'imbarco si creassero degli uffici d'informazioni per gli emigranti, come è stato fatto a Brema e ad Amburgo. Si dovrebbero inoltre compilare buone guide per gli emigranti; si dovrebbe anche compilare un manuale popolare per l'igiene nei paesi caldi, ecc. Questa sarebbe, per sommi capi, la funzione che spetterebbe al Commissariato, per gli emigranti in partenza.

Per quanto concerne il viaggio degli emigranti, il nostro Governo dovrebbe farsi iniziatore di una Conferenza internazionale, per stabilire norme comuni di tutela e d'igiene a bordo dei piroscafi che ne effettuano il trasporto.

E passo alla questione degli Italiani nel Brasile, seguendo la relazione del cav. Adolfo Rossi. Questi, parlando dell' *hospedaria* di San Paolo, comincia col mettere il dito sulla piaga, quando constata l'esistenza di sensali per la scelta e l'invio dei coloni nelle *fazendas*, senza fare distinzione alcuna fra buoni e cattivi *fazendeiros*. Si comprende che il Governo brasiliano presenti dei progetti di legge per la tutela degli immigranti e dei coloni, che poi non sono discussi, per tema di disgustare la classe dei *fazendeiros*.

Luzzatti. Ha notizia di un progetto di legge approvato già dal Senato dello Stato di San Paolo e che dovrebbe avere l'approvazione della Camera, secondo il quale si darebbe il privilegio ai crediti degli emigranti e si concederebbero anche altre cose?

Grossi. È il progetto presentato dal dott. Candido Motta alla Camera dei deputati dello Stato di San Paulo; poi c'è il progetto che aveva presentato il dott. Rodrigues Alves sulla colonizzazione ed immigrazione, ma che non fu discusso. Una delle prime questioni, secondo me, da risolvere è questa, che nelle *hospedarias* ci siano degl'ispettori governativi, i quali sostituiscano i sensali nella scelta dei coloni che debbono andare nelle *fazendas*; che questi ispettori siano al corrente circa le condizioni morali e materiali dei *fazendeiros*, consiglino l'emigrante prima che parta per l'interno; facciano il cambio della moneta, ecc. Questo per l'emigrante condotto nelle *hospedarias*. Poi c'è la questione delle *fazendas*. Gran parte di queste fattorie sono oberate da debiti e l'interesse del danaro è laggiù molto forte, arrivando persino al 18 per cento. Il Rossi dice che l'80 per cento dei *fazendeiros* non possono pagare. Se in molte *fazendas* i coloni non vengono pagati, anche nelle *fazendas* in cui la condizione dei coloni è tollerabile, ciò si ottiene a prezzo di gravi sacrifizi morali. Mi ricordo di aver letto in un volume pubblicato dal Ministero degli esteri nel 1893, col titolo " Emigrazione e colonie ", che i nostri emigranti si lagnavano della mancanza assoluta di

scuole, e così pure della mancanza di ogni conforto religioso, perchè non ci sono chiese, ed i pochi preti che vi sono si fanno pagare molto caro. Questi i sacrifizi morali. Oltre a ciò, vi sono le angherie, i maltrattamenti a cui i nostri sono sottoposti, di cui narrano le relazioni ufficiali ed ufficiose.

Ma non basta: vi sono *fazendeiros* che negano addirittura i loro debiti verso i coloni, ed altri che, pur non negandoli, li saldano con delle multe ingiuste, talvolta per futili motivi. C'è poi anche un altro inconveniente, che il Rossi ha accennato. Il colono, specialmente nelle *fazendas* lontane dai centri di popolazione, è obbligato a provvedersi degli oggetti di consumo nelle botteghe (*vendas*) che il padrone ha stabilito nell'interno della *fazenda* stessa: ne consegue che il *fazendeiro* è arbitro di assegnare alle merci il prezzo che vuole poichè il colono non può comprarle altrove. I Tedeschi, che, in molte colonie, erano vittime di questo sistema, se ne emanciparono, costituendo delle Cooperative.

Vi sono pure le malattie, che decimano specialmente i bambini, perchè nei climi tropicali i disturbi gastro-enterici sono quelli che fanno maggiore strage; onde sarebbe bene che le famiglie che hanno molti bambini riflettessero prima di recarsi in quei luoghi. Di più, in pochissime *fazendas* c'è un medico, e là dove c'è, si fa pagare carissimo; di modo che nel Brasile, se un colono ammala, deve consumare tutti i suoi risparmi per pagare il medico e le medicine, che sono pure molte care. Un medico, per andare a visitare un ammalato in una *fazenda*, è capace di chiedere da 40 a 60 *milreis* per lega, secondo la distanza che deve percorrere. Quindi gravissima è la questione del servizio sanitario, nei luoghi distanti dai centri di popolazione.

Parla poi il Rossi dei sequestri di persone. In certe *fazendas* si entra con facilità, ma è difficile uscirne, perchè il *fazendeiro* è come un feudatario del medio evo: ha al suo servizio dei bravi (*capangos*), e quando un colono vuol andar via, non si lascia partire; che se questi riesce a fuggire, il *fazendeiro* se ne vendica tenendone in ostaggio la famiglia.

Oltre a ciò, l'emigrante non ha sempre modo di farsi rendere giustizia. Vero è che, se scarseggiano i medici, abbondano gli avvocati e gli azzeccagarbugli; ma il colono difficilmente può dirigersi ad un avvocato che, per l'onorario di una sola comparsa, gli prenderebbe il risparmio di un anno. Quindi la questione di una giustizia più spiccia, meno parziale e meno costosa s'impone.

Sotto questi vari punti di vista, ha fatto bene il Commissariato a sospendere qualunque emigrazione gratuita o favorita per San Paolo. Però gli interessi italiani in quello Stato sono ormai tali, che, se anche arrivassimo a proibire qualsiasi emigrazione, questa misura draconiana non raggiungerebbe il suo effetto.

Occorre quindi la ricerca di altri rimedi, meno energici, ma più efficaci.

La crisi del caffè andrà ancora aggravandosi, perchè, se certe *fazendas* rimarranno deserte, nuove piantagioni sorgeranno a sostituirle. Ma oltre che ad un eccesso di produzione della preziosa rubiacea, la crisi da cui è oggidì travagliato lo Stato di San Paolo è dovuta al sistema unilaterale di coltura, con la conseguenza di dovere importare di fuori tutti i generi di prima necessità, compreso il grano. Il primo rimedio, quindi, è quello di abbandonare il sistema di monocoltura, per sostituirvi una policoltura, che in quelle terre fertili potrà essere rimuneratrice quanto il caffè, dato il basso prezzo attuale di questo prodotto. Inoltre è da notare che il rinvilio del prezzo del caffè è dovuto, non solo ad un eccesso di produzione, ma altresì ad una speculazione dei Nord-Americani, i quali consumano più della metà della produzione del Brasile, rendendosi così padroni del mercato.

La questione, per quanto riguarda i nostri coloni, si può risolvere soltanto facendo sì che il colono da salariato diventi proprietario. Così si risolverà indirettamente anche la questione della deficienza periodica della mano d'opera, che si verifica specialmente all'epoca del raccolto, dando luogo a scioperi e a coalizioni di lavoratori. Occorrerebbe che quei *fazendeiros*, i quali hanno le loro proprietà oberate da debiti, le dividessero in lotti, da vendere poi a coloni, a lunga od a breve scadenza, oppure le cedessero a questi sotto forma di enfiteusi, mediante il pagamento di un canone annuo. I proprietari ne avrebbero un doppio vantaggio: si sgraverebbero di una parte dei loro debiti, e avrebbero a loro disposizione una riserva di mano d'opera per l'epoca del raccolto.

Questa è, secondo me, l'orientazione, a cui dovrebbe tendere la grande proprietà nel Brasile, per risolvere la crisi agricola ond'è travagliata. Ciò non riguarda noi, ma dobbiamo agurarci che i pubblici poteri locali incoraggino questa soluzione.

Per definire la questione che c'interessa più da vicino, io non vedo che un modo solo: la stipulazione di una convenzione diplomatica tra l'Italia ed il Brasile, che, risolvendo con criteri pratici e senza vani sentimentalismi le questioni che sorgono rispettivamente dall'emigrazione e dall'immigrazione, come le questioni di stato civile, di leva militare, di naturalizzazione, ecc., provveda anche:

a) che venga concesso un maggior numero di lotti agli immigranti, e che, oltre ad essere situati in terreni fertili e salubri, essi siano ben demarcati nei loro confini, possibilmente diboscati, in prossimità di strade ferrate, fiumi navigabili o centri di popolazione e di consumo;

b) che in ognuno dei nuclei coloniali vi sia un medico od un farma-

cista, e possibilmente anche un sacerdote ed un maestro, a spese del Governo locale o di quello dell'Unione federale;

c) che in ogni nucleo coloniale siano stabiliti dei magazzini cooperativi;

d) che sia abolita la legge di locazione d'opera, tuttora esistente al Brasile:

e) che sia assicurato il diritto al passaggio di ritorno pel colono e la sua famiglia, in caso di morte del capo-famiglia, di inabilità al lavoro, ecc., qualunque sia il tempo trascorso;

f) che il tempo utile pei reclami del colono non sia limitato allo spazio di sei mesi;

g) che sia meglio sistemata la questione dell'abbandono o del ritardato pagamento del lotto da parte dell'emigrante;

h) che nelle colonie private il colono possa ricorrere in giudizio contro il padrone, istituendo a tale scopo il gratuito patrocinio.

Mi resterebbe ancora da parlare dell'Argentina e degli Stati Uniti; ma ivi le condizioni sono diverse, e dovrei dilungarmi troppo.

Per l'Argentina, però, si dovrebbe istituire, pure nell'asilo degli immigranti, un ufficio di informazioni e collocamento; e credo che anche con quel Governo non sarà difficile intendersi, perchè ad esso sopratutto deve stare a cuore di sfollare la capitale dai numerosi spostati che non vogliono internarsi ed adibirsi a lavori agricoli, e sono spesso causa di scioperi pericolosi per l'ordine pubblico.

Bodio. Desidero dare alcune notizie su quanto ha fatto finora, o almeno iniziato, il Commissariato per la tutela dell'emigrazione all'estero.

Agli Stati Uniti il Commissariato ha pensato di far capo ad Associazioni già esistenti, a due specialmente: una è quella di San Raffaele, composta di persone ecclesiastiche, che si interessano dell'assistenza morale ed anche di beneficenza per quelli che arrivano ammalati e per le donne che vanno in traccia dei loro mariti e per i figli che vogliono raggiungere i loro genitori. Questa Società di San Raffaele somiglia a quelle di egual nome istituite per i Tedeschi, per gli Austriaci, per gli Irlandesi, ecc. All'associazione italiana di San Raffaele il Commissariato ha mandato la somma di 10,000 lire, per questo primo anno, perchè abbia mezzo di agire, mentre era quasi caduta nell'inazione, per difetto di mezzi.

Ciò si è fatto per la San Raffaele in seguito al viaggio di monsignor Scalabrini, il quale ha fatto sperare in un'opera attiva di quel sodalizio, qualora avesse potuto avere un contributo del Governo. L'erogazione del contributo dato sul fondo dell'emigrazione dovrà essere fatta per scopi di soccorso materiale, non per servizio religioso, a cui devono supplire le private oblazioni.

Altrettanto si è fatto per un'altra Associazione, composta quest'ultima quasi esclusivamente di benefici signori americani. C'è una Società americana, la quale per spirito di filantropia, si è proposta di aiutare gli emigranti italiani. Di essa e delle persone preposte alla sua direzione abbiamo avuto informazioni eccellenti, e tu anzi per insistenti premure fatte dal nostro console generale, comm. Branchi, che si è creduto opportuno di inviare anche a quella Società una somma di 10,000 lire per il corrente esercizio, con riserva di dare di più nell'esercizio venturo, se si avranno risultati soddisfacenti nel periodo di esperimento.

Ora fra pochi giorni andrà negli Stati Uniti il commissario cav. Egisto Rossi, con l'incarico appunto di organizzare il servizio della protezione degli emigranti in New York e coordinarlo con altre Associazioni simili che possono sorgere, sia a Boston, sia in altri Stati dell'Unione.

Egli ha istruzione di far capo non solo alle due Società suddette, ma anche a qualche altra Società laica italiana, e ciò perchè non paia che vogliamo far capo esclusivamente ad una Società americana. La cosa non sarebbe facilmente intesa nel nostro paese, dove non si sa quali ostacoli si oppongono all'azione di un patronato privato che fosse composto di soli elementi italiani, per mettersi in rapporto coi padroni di officine, ecc., americani.

Il fatto che sono americane le persone che si occupano del collocamento, accresce la fiducia presso gli intraprenditori americani, che apprezzano il disinteresse di quella associazione; ma non è men vero che, se si potesse dare alla associazione laica un carattere misto, delle due nazionalità americana ed italiana, la cosa farebbe migliore impressione in Italia, e servirebbe anche ad appagare certe giuste suscettibilità della colonia italiana in New York.

Ad ogni modo, le difficoltà saranno esaminate sul luogo dal nostro Egisto Rossi, che è già stato cinque anni a New York con l'incarico precisamente di assistere gli emigranti al loro arrivo, e conosce là uomini e cose. È noto che egli dovette interrompere il suo ufficio di assistenza degli emigranti in Ellis Island, perchè il Governo degli Stati Uniti voleva avere soltanto rappresentanti di Società private, e non voleva più ammettere un rappresentante di un Governo estero. L'opera di assistenza si riprenderebbe ora con mezzi più estesi e col contributo anche del fondo dell'emigrazione, ma per opera soltanto di Società private presso l'ufficio americano d'immigrazione.

Quanto al Brasile, il Consiglio sa che il Ministro degli affari esteri ha avviato pratiche diplomatiche col Governo brasiliano, al fine di ottenere che gli Italiani abbiano una migliore assistenza al loro arrivo e non sieno ingannati dai *fazendeiros*.

E tre cose sopratutto occorrerebbe di poter tradurre in una convenzione diplomatica: primo, che nell'*hospedaria* sia ammesso un funzionario addetto al Consolato italiano, per vedere come stanno gli emigranti e dar loro utili

consigli. In secondo luogo, si dovrebbe stabilire un modulo speciale di contratto di lavoro per l'emigrante preso nelle *fazende*, contratto da stipularsi in iscritto, in guisa da poter servire come documento davanti al magistrato. In terzo luogo, si chiederebbe che venisse adottato un provvedimento legislativo, per assicurare al colono il pagamento della mercede, con privilegio sul prodotto del suolo della *fazenda*.

Rimane ancora da provvedere al ricupero delle mercedi arretrate. Non si sa a quanto ammontino questi arretrati, che taluni fanno salire ad una diecina di milioni. Si dice che il 60 per cento dei *fazendeiros* siano in debito verso i lavoratori; si aggiunge che dei *fazendeiros* almeno la metà siano oberati da debiti ipotecari, sui quali pagano dal 15 al 18 per cento. Così ha scritto anche il cav. Adolfo Rossi, il quale, nelle sue lettere, non rifugge nemmeno dal rendersi monotono, col martellare continuamente sullo stesso tema, direi sullo stesso motivo; le numerose testimonianze da lui raccolte, che ripetono quasi tutte le medesime lagnanze, accrescono il valore probante delle sue conclusioni.

Dovendo pagare interessi così enormi sul debito ipotecario, sopra una parte grande del valore delle terre, poco rimane di netto al proprietario, il quale resta in debito della mercede agli operai; e se questi chiedono gli arretrati, sono cacciati via in malo modo dai preposti alle *fazende*; e quando vanno a cercare difesa presso i magistrati, non li trovano disposti ad aiutarli. Intanto, nelle stesse *fazende* da qui sono usciti, i coloni sono ben presto rimpiazzati dai nuovi venuti, i quali sono costretti ad accettare una mercede ancor minore di quella che avevano i primi.

Si tratterebbe adunque di ottenere che il Governo di San Paolo ammettesse nell'*hospedaria* un nostro rappresentante addetto al Consolato, che si stabilisse una formola scritta di contratto, e finalmente che per il pagamento delle mercedi si accordasse in via legislativa un privilegio sopra il prodotto del fondo.

Quanto agli arretrati, si sono fatte molte proposte, ma sono alquanto vaghe. Si tratterebbe di fare una specie di *homestead*, da prendersi sulle proprietà demaniali, oppure di facilitare ai proprietari stessi di liberarsi dei loro debiti con l'abbandonare una parte della loro terra, che potrebbe essere ceduta in enfiteusi. Ma finora si sono trovati molti ostacoli da parte dei governatori di San Paulo ed anche del Governo del Brasile, sicchè finora convenzioni concrete non si sono potute stipulare (1).

---

(1) Vedasi in appendice al rendiconto della presente seduta uno schema di convenzione preparato dal Commissariato perchè potesse prendersi a base di negoziati coi Governi del Brasile.

Il Commissariato si propone anche di diffondere utili informazioni. Già le informazioni si danno nei Comuni di origine per mezzo dei Comitati mandamentali e comunali e dagli ispettori di emigrazione nei porti di Genova, di Napoli e di Palermo.

Ma noi abbiamo già pubblicato nel bollettino delle *Istruzioni generali per gli emigranti*, e queste medesime istruzioni, tirate a parte, sono distribuite non solo ai Comitati locali, ma ai medici militari che accompagnano gli emigranti a bordo dei vapori nelle traversate dell'Oceano. In questo modo anche gli emigranti che non sanno leggere, sono edotti dei loro diritti e dei loro doveri nei nuovi paesi a cui si dirigono.

E a proposito delle informazioni che si dànno agli emigranti, credo opportuno di rilevare un'obbiezione che si fa sovente nei giornali contro il Commissariato. Ci dicono: voi diramate molte circolari per ammonire di non andare nel tal paese o nel tal'altro, dove non vi sono lavori da eseguire, o dove esiste già esuberanza di mano d'opera, o dove le mercedi sono infime e si anderebbe incontro alla miseria ed alle più amare delusioni: ma non dite dove devono andare di preferenza per trovare lavoro.

Ora il Commissariato non può dire in modo positivo dove conviene che si dirigano gli emigranti. Altro è avvertirli di non andare nel tal posto, perchè, secondo informazioni degne di fede, non troverebbero da occuparsi; altro è consigliarli a partire per un determinato luogo. Il Commissariato si assumerebbe una responsabilità, che, onestamente, dève declinare.

Noi non abbiamo la direzione del movimento emigratorio; non siamo noi che prendiamo cento persone, se tante ne occorrono, per condurle sui lavori. Noi non possiamo che far circolari e distribuirle ai prefetti, ai sindaci, ai quattromila Comitati; e se dicessimo a tutte codeste autorità che si domandano cento persone nel tal paese, c'è da aspettarsi come la cosa più probabile che ve ne accorrano diecimila. Aggiungasi che, nel più dei casi, se per un'opera di costruzione si domandano cento lavoratori, questi cento saranno in breve ora raccolti fra i molti che già si trovano disoccupati nei paesi vicini, senza che vi sia bisogno di farli venire dall'Italia direttamente.

Noi dunque dobbiamo astenerci dal dire: andate là, che troverete lavoro. Ma si può farci rimprovero, per questo, che noi trascuriamo di aiutare gli emigranti a trovare le vie migliori? Un tale rimprovero sarebbe ingiusto, giacchè, col pubblicare nel nostro Bollettino i rapporti consolari e le altre informazioni che ci forniscono i commissari in missione ed altri autorevoli corrispondenti, i quali parlano delle mercedi nelle svariate industrie ed occupazioni, dei prezzi dei viveri, degli oggetti di vestiario, degli alloggi, ecc.; come pure delle condizioni sanitarie, della viabilità, della proprietà, della legislazione sul lavoro; col far conoscere tutto ciò ai Comitati locali, posti

in contatto immediato cogli emigranti, noi offriamo a questi ultimi informazioni utili, di carattere positivo, sebbene per via indiretta. Tocca ai Comitati locali a dare informazioni e suggerimenti alle singole persone che chiedono consiglio. Essi sono a contatto immediato cogli emigranti e possono indirizzarli ai vari luoghi dove si cercano i lavoranti. C'è una differenza tra le funzioni di codeste Società o Comitati e il Commissariato gevernativo, analoga a quella che corre tra gli *Uffici governativi del lavoro* e le *Camere del lavoro*. I primi studiano la questione generale del lavoro nei suoi rapporti col capitale, col movimento delle mercedi e dei prezzi, cogli scioperi, ecc.: i secondi curano il collocamento degli individui nelle diverse località e nei singoli opifici.

Aggiungo che in modo simile agiscono gli uffici governativi di tutela degli emigranti, in altri paesi, come è il caso degli uffici di Stato in Germania, i quali parimente si guardano bene dal consigliare una determinata via di emigrazione, ma solo fanno conoscere le condizioni generali dei paesi di colonizzazione. In Germania il Governo è aiutato da potenti associazioni private per la diffusione delle notizie utili, che non si potrebbero senza inconvenienti comunicare direttamente da esso. E noi pure ci avvaliamo anche di società private, rimettendo certe informazioni particolari a società che curano il collocamento dei singoli individui, quali sono l'Opera fondata da monsignor Bonomelli per l'assistenza degli operai italiani emigrati nell'Europa e nel Levante, le Società di patronato stabilite in Udine per il Friuli ed alcune altre benemerite associazioni.

Mortara. Siccome sono io che ho pregato di mettere all'ordine del giorno questo argomento della tutela degli emigranti all'estero mi sento in obbligo di dirne qualche cosa.

La materia è tanto vasta, che occorre considerarla con un criterio direttivo.

Prima di tutto, noi dobbiamo vedere se il Consiglio dell'emigrazione possa fissare un concetto generale, per seguirlo nel suo svolgimento ulteriore. Noi abbiamo avuto questa impressione, che la legge, limitando l'opera nostra soprattutto alla tutela nei viaggi, non rispondesse al nostro stesso sentimento. E la prima impressione si è confermata. Infatti, considerando le condizioni che vengono fatte a questi emigranti nell'interno dei nuovi paesi ove si recano, io trovo che, per quanto noi tuteliamo i loro viaggi, questi infelici passano da una condizione misera ad una miserrima. Ora, se la nostra tutela dovesse avere per effetto di cambiare la miseria italiana in miseria brasiliana, io domando se la nostra coscienza potrebbe essere soddisfatta.

Siccòme il fenomeno più saliente dell'emigrazione è quello del movimento degli agricoltori, io credo che il Consiglio dell'emigrazione debba tener conto soprattutto delle condizioni di questi agricoltori. Non vorrei che il nostro Consiglio diventasse un ufficio di collocamento di avvocati o di sarti, che non trovano da lavorare nel nostro paese; mentre mi pare che compirebbe una funzione rispondente ai bisogni del tempo, qualora si proponesse la tutela ed il collocamento delle popolazioni agricole; tanto è vero che finora abbiamo parlato del Brasile e dell'agricoltura.

Dunque noi dobbiamo occuparci di vedere in qual modo possa il Commissariato esercitare la sua azione di tutela, non semplicemente sul viaggio degli emigrati, ma nei luoghi di destinazione e sulla attività futura di questi emigranti.

Ora io, per la modesta parte che ho avuto nello studio di queste questioni economiche, non vedo nel fenomeno dell'emigrazione italiana che una triste conseguenza delle condizioni della nostra proprietà. Di recente un Francese, che ha viaggiato nella Basilicata, fa di essa una descrizione peggiore del Brasile e dice: gli Italiani vanno a cercare fuori terre da coltivare, mentre dovrebbero redimere le loro. Io non voglio con questo sollevare la questione troppo grave delle terre irredente. I proprietari nostri non hanno abbastanza vivo il sentimento del dovere, che solo potrebbe risolvere la questione della lotta fra capitale e lavoro. Il codice civile riconosce al proprietario dei diritti, senza imporgli dei doveri.

Ma lasciando tale questione, che è troppo grave, io dico che qui sta la causa di una emigrazione tanto forte come è la nostra dall' Italia. Qual'è la popolazione che emigra? La popolazione agricola; tre quarti dei nostri emigranti sono agricoltori. Dagli stessi Bollettini del Commissariato risulta che la maggior parte degli emigranti sono contadini. Ora se la questione sociale in Italia ha carattere agricolo, se l'emigrazione ha lo stesso carattere, se qualche cosa si deve fare per tutelare l'emigrazione, è nel campo dell'agricoltura. Da un'inchiesta fatta pochi mesi sono sulle leghe e sugli scioperi agricoli, risulta che nei paesi dove c'è l'emigrazione più forte, si è avuto, senza leghe, l'effetto di elevare i salari. Dunque questa emigrazione, dal lato agricolo, è utile, perchè, senza turbamenti, ha prodotto l'effetto che, mentre alcuni sono andati fuori a lavorare in migliori condizioni, anche quelli che sono rimasti in paese hanno avuto lavoro a condizioni migliori.

Adunque, se questi emigranti sono principalmente lavoratori agricoli, guardiamo se è possibile esercitare una tutela preventiva a loro favore, perchè quella che oggi si fa, è una tutela a *posteriori*; guardiamo se, invece di limitarci ad assisterli quando stanno male, non sia possibile dividere questa

azione di tutela, spiegando cioè un'azione preventiva ed un'azione di riparazione, quando la prevenzione è mancata o fu inefficace.

Un'azione preventiva. Se noi siamo sicuri che un'emigrazione è utile, e se questa ha carattere principalmente agricolo, vediamo se si possano ad essa preparare dei luoghi dove gli emigranti possano andare con l'affidamento del Commissariato. Se il Brasile non può ricevere utilmente nel momento attuale l'emigrazione italiana agricola, vediamo se non vi siano altri paesi, in cui potrebbe essere avviata. Invece di limitarci a cercare il campo dell'emigrazione nel Brasile e negli Stati Uniti, guardiamo anche ad altri luoghi. Io sarei lieto il giorno in cui il Commissariato dicesse: ho assodato che in questo dato paese si può avviare l'emigrazione, non solo, ma con l'aiuto del Ministero degli esteri ho potuto stabilire a favore degli emigranti queste e queste condizioni.

I Governi si persuadono meglio a caso vergine, che non a caso pregiudicato; e se non si ottengono le condizioni richieste, potremo dire agli emigranti italiani di non andare in quel paese, dove non si è potuto ottener nulla per essi, e potremo dichiarare che quel paese non è degno dell'emigrazione italiana, perchè non la vuole tutelare. Soltanto così potremo avere sicurezza di risultati.

Viene allora la questione dei mezzi. Io posso ottenere da uno Stato che si diano agli emigranti terre in lotti, sia a titolo di proprietà, sia a titolo di enfiteusi; ma ci vogliono i mezzi. Il Commissariato potrebbe dire: io tutto questo lo farei, se avessi i mezzi; ma i fondi che ho, non possono bastare ad acquistare delle terre. Intanto, per quanto le terre costino poco in un paese, basterebbe l'indicazione del Commissariato di rivolgere l'emigrazione nostra a un determinato paese per farle crescere di prezzo; poi ci vogliono gli strumenti agricoli; inoltre il primo anno i coltivatori muoiono di fame, se non hanno anticipazioni. Se non si può garantire agli emigranti la sussistenza per il primo anno, io mi sentirei complice del male che ne verrebbe. Ritengo però che, qualora si agitasse nel nostro paese la questione, i mezzi forse si troverebbero.

Ora l'azione del Commissariato di cercare altri sbocchi all'emigrazione la trovo giustificata dalla pubblicazione di queste note di Adolfo Rossi, le quali dimostrano che noi ci rendiamo complici di gravissimi mali, se permettiamo che questo stato di cose continui. La tutela nostra sarebbe molto più efficace se, invece di limitarci a dare sussidi a delle Società di patronato (ho premesso che parlo principalmente dell'agricoltura), noi cercassimo di formare un'associazione nazionale per raccogliere dei capitali destinati a creare dei piccoli proprietari nei paesi che il Commissariato ritenesse di poter indicare. Mi pare che quest'idea, nel nostro paese, dovrebbe avere qualche se-

guito. Sul Governo non credo si debba fare assegnamento, per quanto, anche per l'ordine pubblico, sarebbe utile sfollare alcune città o provincie.

Se il Consiglio aderisse a questa idea (di creare nuovi sbocchi all'emigrazione nei paesi più favorevoli ed acquistare delle terre e concretare qualche accordo preventivo per tutelare questa emigrazione), si dovrebbero cercare i mezzi per attuarla.

Ed ora, dopo la parte che direi preventiva, la parte di riparazione. Questa parte per me è secondaria, perchè è transitoria. Io domando un programma di tutela preventiva dell'emigrazione; poi, come complemento, mi contento di disposizioni speciali, che completino ciò che il Governo non ha potuto fare prima.

Per il Brasile io trovo annunziata una legge, che è forse quella di cui si è parlato pochi momenti fa, la quale, all'articolo 13, stabilisce che in ogni municipio si costituisca una Commissione composta del sindaco e di stranieri a tutela dell'emigrazione. Ed io ho ricevuto nella mia ingenuità così buona impressione da questa notizia, che dico: se il Governo del Brasile vi dà esso stesso con questa legge la dimostrazione delle necessità a cui bisogna provvedere, noi non dobbiamo fare altro che completare questa opera e dire: mandate innanzi questa legge.

Se invece questa legge rimarrà lettera morta, allora sarà bene che noi prendiamo tutte le misure di riparazione, sia per la esazione dei crediti, sia per cercare di ottenere delle terre in proprietà, in guisa che l'emigrazione nostra al Brasile trovi quelle condizioni che io desidero possa ottenere, per l'opera preventiva del Consiglio dell'emigrazione, in altre regioni.

Sulla questione del Brasile, dato che siamo d'accordo o per valerci della legge che si sta facendo, o per avviare delle pratiche con quel Governo a mezzo del Ministero degli affari esteri, mi pare che non dobbiamo scendere ora a particolari. Ma domando se, di fronte a queste condizioni in cui vengono a trovarsi i nostri emigranti, non gioverebbe meglio da parte del Governo italiano, il dire che, fino a quando non si ottengano garanzie serie, noi non possiamo lasciare che vengano introdotti nel Brasile altri emigranti.

Il Consiglio dovrebbe deliberare che, fino a quando non sieno accordate quelle condizioni di riparazione del passato e di garanzia per l'avvenire, che debbono formare la base delle trattative col Governo brasiliano, noi sconsigliamo l'emigrazione al Brasile.

Diversamente, noi esprimeremo dei voti, ma non faremo l'unico atto serio che può valere a mettere sull'avviso le popolazioni nostre ed il Governo del Brasile. Io capisco che la proposta è grave, ma la faccio, perchè così mi detta la coscienza.

Se, nonostante ciò, gli emigranti vorranno andare al Brasile, ci vadano sotto la loro esclusiva responsabilità.

Barzilai. Si è trattato molto ampiamente il tema della protezione all'estero dei nostri emigranti, ed io non potrei che seguire le traccie degli oratori precedenti.

Certo è questo un problema difficile, poichè primo requisito è quello di essere forti e di avere molto credito all'estero; e ciò non dipende dal Consiglio; in secondo luogo occorre avere, come è stato accennato, rappresentanti abili, e ciò potrebbe dipendere, almeno in parte, dal Ministero degli affari esteri. Io, se non al Brasile, in Europa, dove ho viaggiato, ho trovato che i nostri consolati non rispondono sempre alle necessità della tutela degli Italiani.

Venendo al Brasile, mi accosterei all'idea del Mortara, sopratutto perchè v'è da dubitare che si speculi sulla venuta di nuovi emigranti per non pagare quelli che hanno già prestato l'opera loro. Lo svilupparsi della emigrazione verrebbe ad essere strumento di oppressione per coloro che sono arrivati prima. Se noi ci prestassimo in qualsiasi modo a favorire questa situazione, assumeremmo una responsabilità grave.

Che cosa si può fare? Innanzi tutto, dare la massima pubblicità alla relazione del cav. Rossi, perchè questa gente, che o dagli agenti della Società di navigazione o da altri viene illusa, abbia notizia esatta dell'avvenire che l'attende laggiù. Questa pubblicità può giovare più di qualunque proibizione ufficiale a distogliere dall'emigrare nel Brasile. Ma se fosse necessario, non mi ritirerei dinanzi ad una dichiarazione del Consiglio dell'emigrazione, che sconsigli gli Italiani dall'andare nel Brasile. Non si tratterebbe di una proibizione ufficiale bensì di un semplice consiglio, tale però che potrebbe mettere sull'avviso il Governo brasiliano, il quale tiene a che questa corrente continui e s'ingrossi, e tale da destare anche nei *fazendeiros* il timore di vedere sparire questi lavoratori che essi sfruttano, e quindi da rendere possibili quelle trattative a cui ha accennato il Commissario generale.

Io credo che il Consiglio di fronte a quanto venne esposto non possa restare indifferente e debba, per ora almeno nella forma di un voto, dire ai nostri connazionali, i quali sono per intraprendere un sì lungo viaggio, quale è la realtà della situazione.

Bodio. Sarà cura del Commissariato di render note al pubblico le notizie raccolte dal cav. Adolfo Rossi sullo Stato di San Paolo.

Quanto alle proposte del comm. Mortara, dirò che esse entrano nell'ordine d'idee del Commissariato; ma bisogna distinguere fra i provvedimenti che egli chiama organici, cioè fare noi un programma dell'emigrazione degli Italiani all'estero, ed i provvedimenti di carattere più urgente, che non si potrebbero differire, poichè, in un paese come il nostro, in cui la media retri-

buzione del contadino, in molte provincie, è forse di una lira al giorno quando lavora, non si possono trattenere coloro che, avendo adempiuto agli obblighi di leva, hanno il diritto di uscire dai confini della patria, in cui si trovano a disagio.

Noi dobbiamo ricordare quali sono i caratteri dell'emigrazione italiana. Il fatto fondamentale è che noi abbiamo troppa popolazione in Italia, date le condizioni del nostro suolo. Il nostro paese ha 112 abitanti per chilometro quadrato, mentre è in gran parte montuoso ed ha un quinto delle terre infestato dalla malaria. In Francia, paese tanto meglio coltivato del nostro, e coi monti rivestiti di boschi, la densità media della popolazione è di soli 72 abitanti per chilometro quadrato.

Ma si dice: vi sono tanti terreni incolti in Italia: perchè non si provvede a metterli in cultura, prima di mandare i nostri coloni all'estero?. È da rispondere che i lavori di bonificamento richiedono ingenti capitali, i quali danno un frutto limitatissimo. In generale le opere di bonificamento si dividono in due fasi, bonificamento idraulico prima (spianamento di terreni, prosciugamento, condottura delle acque in eccesso, ecc.) e bonificamento agrario, sui terreni preparati a ricevere i lavori culturali. Le prime operazioni devono farsi, per solito, a fondo perduto, e difficilmente potrebbero intraprendersi se non a spese dello Stato o con largo concorso pecuniario dello Stato; solamente queste seconde opere di miglioramento potranno dare un profitto modico, quale si raccoglie dall'industria agraria, quando le prime siano eseguite. Senza provvedimenti legislativi che importino spese a carico dello Stato, e senza modificazioni alla legge vigente sull'espropriazione per pubblica utilità, non si può sperare di vedere intraprese opere di bonificamento di grande importanza. La nostra emigrazione, come è ora, si compone quasi esclusivamente di contadini e braccianti e di operai. sprovvisti di capitale; non gioverebbe trattenere in casa la mano d'opera, neanche se fosse lecito farlo, mentre fa difetto l'altro fattore, egualmente indispensabile, di ogni miglioramento agraric.

Lo stesso dicasi del problema di occupare un maggior numero di lavoratori nelle culture intensive dei terreni. E' questione sempre di provvedere i capitali, che non abbondano nel nostro paese. I capitali sono timidi, la fiducia non è grande; in molte parti d'Italia l'interesse del denaro sale anzi a misure inverosimili, che non si spiegano neppure per la scarsità del capitale, ma dipendono principalmente dalla mancanza di fiducia nella soddisfazione puntuale degli impegni da parte di chi toglie denaro a prestito. Oltre a ciò, a fecondare l'opera combinata del capitale e lavoro, si richiedono altri fattori morali, che in Italia non sono molto comuni, e cioè spirito di associazione, istruzione tecnica, ecc. In questo stato di cose, la sovrabbondanza di braccia domanda provvedimenti d'urgenza. Chi non può guadagnare una

mercede, deve potersi recare all'estero in cerca di miglior sorte; vale a dire che l'emigrazione è per ora una necessità. È anzitutto un diritto di chi si determina a partire; è un sollievo per coloro che rimangono, perchè diminuisce il numero dei disoccupati, e rassicura per la tranquillità pubblica, la quale, in caso diverso, sarebbe più spesso minacciata e turbata. È doloroso, certamente, veder partire in colonne numerose lavoratori giovani, sani e robusti, che lasciano a casa i parenti in età avanzata; ma è anche vero che questi operai che escono, non abbiamo mezzo di occuparli nel momento presente, e che, d'altra parte, codesti emigranti, mentre all'estero provvedono da sè a mantenersi, mandano a casa ogni anno somme relativamente considerevoli, o ritornano essi medesimi dopo qualche tempo con qualche risparmio, che contribuisce a migliorare la proprietà nel natio villaggio.

Per ora si ha una emigrazione numerosissima negli Stati Uniti. L'Unione americana è in un periodo di espansione economica che non ha forse precedenti nella storia di quel fortunato paese; è una prosperità senza esempio. Non solamente le officine, le miniere, le aziende agricole domandano lavoratori, in gran numero, ma si sono intraprese opere estesissime di risanamento, di fognature, di trams a vapore ed elettrici in molte città, per cui si cercano manuali, sterratori, ecc.; ma questa stessa facilità che hanno incontrato i nostri, in questi ultimi mesi, di collocarsi quasi in numero illimitato è minacciata di un arresto. Sappiamo che un progetto di legge fu già votato alla Camera dei deputati di Washington, secondo il quale si opporranno nuovi ostacoli all'ammissione degli emigranti, sia coll'incrudire i divieti contro i contratti di lavoro, sia sopratutto coll'esigere che i nuovi arrivati sappiano leggere e scrivere. La quale ultima condizione, se venisse approvata anche dal Senato, farebbe respingere più della metà dei nostri immigranti, giacchè, essendo in maggioranza gli emigranti diretti a New York provenienti dalle provincie meridionali, la proporzione media degli analfabeti sul totale è di più del 50 per cento. Conviene avvisare ai rimedi contro questo disastro; cioè conviene provvedere senza indugio all'istruzione elementare degli adulti.

Quanto al Brasile, abbiamo ragionato lungamente delle cause per cui si dovette interdire l'emigrazione gratuita o sussidiata; e riguardo all'Argentina, il paese che fu il più ospitale finora all'emigrazione italiana, essa trovasi al presente in uno stato tale di depressione economica, per cui è molto elevato il numero di quelli che ritornano in Italia dai paesi del Plata.

Grossi. Sono anch'io del parere che sia necessario di cercare nuovi sbocchi per la nostra emigrazione, poichè quelli vecchi possono chiudersi da un momento all'altro.

Mi permetto però di osservare che la questione di trovare nuovi orizzonti non è facile; prima di tutto perchè i paesi in cui la nostra emigrazione agricola potrebbe dirigersi con profitto, non sono più a nostra intiera disposizione; e poi, perchè nei paesi in cui i terreni coltivabili non sono ancora occupati, c'è una grave questione di geografia medica da risolvere: quella dell'acclimatazione, che può rendere difficile od anche pericolosa una impresa di siffatto genere.

Quanto ai mezzi, non è questione di Governo, nè di Commissariato, ma di iniziativa privata; deve essere opera di Società di colonizzazione, ed io mi auguro che ne sorgano presto in Italia. Ricorderò un progetto recente per la costituzione di un Banco ipotecario italo-argentino, patrocinato dall'avvocato Godio; e chissà che in processo di tempo non si possa creare anche un Banco ipotecario italo-brasiliano.

Passo all'altra questione, pur essa importante, del Brasile e della proibizione dell'emigrazione in quel paese, a cui accennò il collega Mortara.

Giova anzitutto riflettere che noi ci troviamo in presenza di due fatti: uno già compiuto, costituito da oltre un milione e mezzo di nostri connazionali colà stabiliti; e l'altro che si effettuerà presto o tardi, per effetto di quella legge generale di attrazione e d'imitazione, alla quale ubbidiscono anche le aggregazioni umane.

Però, se non è in nostro potere di arrestare o modificare profondamente la corrente emigratoria, che continuerà a dirigersi verso quell'immenso paese, possiamo almeno incanalarla, arginandola; e, ad ogni modo, abbiamo il dovere di consigliarla, proteggerla e utilizzarla. Sì, *utilizzarla*, non per conquistare laggiù una vana influenza politica, di cui non sapremmo, del resto, cosa fare; ma bensì per rialzarvi il nostro prestigio morale, caduto in basso, e, soprattutto, per conquistare su quel ricco mercato una posizione commerciale e finanziaria migliore dell'attuale, e più proporzionata ai sacrifizi che costa alla madre patria l'esodo di tanti suoi figli.

Ma è tempo di ammainare le vele, e conchiudere: la relazione di Adolfo Rossi si riferisce esclusivamente allo Stato di San Paolo. Il Commissariato ha proibito l'emigrazione gratuita verso quel paese, e sta bene; ma mettere all'indice tutto il Brasile, come paese di grande immigrazione, sarebbe inopportuno.

Luzzatti. Mi pare che da tutte le parti si desideri di concretare. Aspettiamo il ritorno di Adolfo Rossi, che è in viaggio, di ritorno dal Brasile; aspettiamo che il Commissariato ci faccia proposte concrete, tenendo conto delle opinioni espresse; e allora ci potremo riunire per discutere nuovamente

questa materia, che non deve essere soltanto delibata, ma approfondita in ogni sua parte.

Intanto l'onorevole Pantano propone un ordine del giorno, che ci riunirebbe tutti in quelle parziali conclusioni che possono essere prese fino da ora come quelle che rappresentano la media delle opinioni qui affermate.

Pantano. Nell'intendimento di riassumere la discussione generale, salvo poi, quando si verrà alla discussione dei particolari, a prendere speciali determinazioni, io proporrei il seguente ordine del giorno:

" Il Consiglio,

" inspirandosi ai fini della legge sull'emigrazione;

" plaudendo al pensiero civile dell'on. Luzzatti per la stipulazione di speciali trattati di lavoro internazionali;

" considerando che importa sopratutto all'Italia, per le vaste correnti della sua emigrazione, di vederlo sollecitamente attuato;

" raccomanda all'on. ministro degli affari esteri che voglia caldeggiarne l'attuazione, cominciando dai paesi ove, come nel Brasile, una più efficace tutela dei nostri connazionali s'impone con carattere d'urgenza;

" Il Consiglio reputa del pari di grande interesse nazionale una sollecita riforma nell'organamento e nella scelta delle rappresentanze italiane all'estero, nei paesi ove si dirige, di preferenza, la nostra emigrazione, per far sì che l'azione loro, attualmente insufficiente o inefficace, si svolga in piena armonia con gli interessi nazionali;

" Il Consiglio invita in pari tempo il Commissariato a sollecitare l'attuazione di quei provvedimenti della legge e del regolamento sull'emigrazione, che sono intesi ad illuminare con apposite guide e pubblicazioni popolari i nostri emigranti sulle condizioni dei paesi a cui si dirigono, istituendo all'occorrenza anche uffici d'informazione nei porti d'imbarco;

" e in attesa degli accordi che il Governo italiano potrà e dovrà prendere coi Governi esteri, onde la madre patria possa esercitare un'equa e sollecita tutela verso i suoi figli lontani, raccomanda al Commissariato, pur rispettando le legittime suscettibilità degli Stati esteri, di adottare, sia per mezzo degli ispettori viaggianti, sia con l'opera dei Consolati, o con quella dei patronati e dei locali sodalizi, tutte quelle misure che sono urgentemente reclamate dalla tutela della nostra emigrazione.

" Il Consiglio si riserva di discutere in altra apposita adunanza i provvedimenti particolari intesi a svolgere la tutela degli emigranti all'estero. "

Luzzatti. Pongo ai voti quest'ordine del giorno. Chi lo approva voglia alzare la mano.

È approvato.

Appendice.

Proposte di deliberazioni preparate dal Commissariato per essere discusse dal Consiglio dell'emigrazione circa i modi di provvedere alla tutela degli emigranti nel Brasile.

Il Commissariato dell'emigrazione, considerate le difficili condizioni nelle quali si trovano gli emigranti italiani addetti all'agricoltura nello Stato di San Paolo (Brasile) e tenute presenti le proposte fatte dal regio ministro in Rio de Janeiro coi rapporti del 23 settembre e del 12 ottobre 1901, propone le norme seguenti, colle quali potrebbe, a suo avviso, organizzarsi il servizio d'immigrazione e di colonizzazione in quello Stato, per quanto concerne una migliore tutela della mano d'opera italiana.

Come è noto, l'emigrante, appena arrivato a Santos, è avviato per ferrovia a San Paolo, ove trova ricovero nell' " Albergo degli emigranti ". Ivi incomincia la speculazione. I *fazendeiros*, buoni o cattivi che siano, hanno in San Paolo speciali incaricati (quando non operano personalmente) per accaparrare il numero dei lavoratori che loro occorrono. Pagano, perciò, senserie che si aggirano intorno a 20 *milreis* (circa 25 lire) per ogni colono. Il sensale è per sua natura poco scrupoloso; magnifica la ricchezza, la bontà, l'onestà del suo mandante e trova facilmente fra i nuovi arrivati chi accetta le sue proposte. Così partono le famiglie per l'interno, ignorando tutto: distanze, trattamento, guadagno.

A questi gravi inconvenienti urge di trovare rimedi, che potrebbero essere i seguenti:

1° Siano esclusi dall'avvicinare gli emigranti i mediatori di qualunque specie, l'azione dei quali dovrebbe essere proibita, tanto nell'albergo, che fuori;

2° Si stabilisca nell'albergo un ufficio di mediazione gratuita, con impiegati che parlino l'italiano, stipendiati sopra un fondo che verrebbe formato mediante il pagamento di una tassa a cui sarebbero tenuti i *fazendeiros* per ogni colono assoldato;

3° A tale ufficio debbano ricorrere i *fazendeiros*, quando intendano assoldare lavoratori al loro arrivo;

4° Sia tenuto nell'albergo un registro dei *fazendeiros* ai quali furono

assegnati dei lavoratori, con indicazione dei nomi di questi ultimi e della loro residenza, con un cenno dei patti stipulati e coll'annotazione dei reclami che contro ciascun *fazendeiro* fossero presentati;

5° Si esiga che questi patti risultino da un'obbligazione bilaterale, autenticata dal capo dell'ufficio di mediazione, di cui un esemplare debba rimanere presso il lavoratore, uno presso il *fazendeiro* ed il terzo presso l'ufficio di mediazione;

6° Ogni *fazendeiro* sia obbligato a prestare una cauzione in danaro (e non altrimenti) presso il Ministero di agricoltura in San Paolo, a garanzia dei salari, che sarebbero dovuti alla totalità dei coloni da lui assoldati, per un periodo di due mesi dei salari stessi o del profitto approssimativo che i coloni potrebbero realizzare nello stesso tempo, quando non siano a salario giornaliero. La restituzione della cauzione non potrebbe essere consentita che dalla Commissione arbitrale, di cui al seguente n. 9;

7° Il viaggio dei coloni da San Paolo alla piantagione ed il trasporto dei loro bagagli sia gratuito, con divieto ai *fazendeiros* di esigerne, poi, il pagamento, in tutto od in parte, in denaro, o mediante ritenute sui salari o prestazioni di lavoro;

8° Il contratto di lavoro dovrebbe contenere, fra altre, le condizioni seguenti:

a) salario pagabile *mensilmente in moneta corrente*, escluso il pagamento in *buoni* o in derrate o in altra maniera; e qualora si tratti di retribuzione fissata in ragione del numero di piante di caffè prese a coltivare dal colono, il salario dovrebbe essere pagabile in danaro per dodicesimi, alla fine di ogni mese;

b) consegna gratuita per parte del *fazendeiro* di un libretto di lavoro al colono capo della famiglia, nel quale verranno notate dal *fazendeiro* le partite del dare e dell'avere, avvertendo che, quando si riscontrassero differenze tra le cifre inscritte nei registri del *fazendeiro* e quelle inscritte nel libretto del colono, avranno valore queste ultime e non le prime;

c) proibizione al *fazendeiro* od ai suoi agenti d'imporre multe o ritenute di salario al colono, sotto qualsivoglia titolo e per qualunque motivo;

d) libertà al colono di provvedersi di viveri dove crede meglio; e quando la provvista dovesse farsi in magazzini della *fazenda*, obbligo al *fazendeiro* di stabilire una tariffa per generi di buona qualità, non superiore a quella dei mercati più vicini;

e) se il *fazendeiro* lasci trascorrere 15 giorni senza pagare al colono quanto gli è dovuto per salario, il colono avrà diritto di licenziarsi dalla *fazenda* e di ricorrere alla Commissione arbitrale, di cui al seguente n. 9,

per essere soddisfatto del suo credito sulla cauzione prestata dal *fazendeiro*, salva ogni azione pel rifacimento di danni presso la competente autorità giudiziaria;

f) compromesso da ambe le parti di sottomettersi, in caso di controversia, all'arbitrato della Commissione di cui al seguente n. 9;

9° Venga costituita in San Paolo una Commissione arbitrale, incaricata di decidere inappellabilmente le questioni tra *fazendeiro* e colono italiano (i quali abbiano stipulato un contratto, giusta il precedente n. 6), quando la controversia abbia per oggetto una somma che non superi l'ammontare di due mesi di salario o l'ammontare di altro corrispettivo dovuto al colono per lo stesso periodo di tempo;

10° La Commissione sia composta del Giudice degli orfani (*Juiz de Orphaos e Ausentes*), di un delegato del Ministero di agricoltura dello Stato di San Paolo e di un delegato del regio Consolato d'Italia, le funzioni dei quali saranno gratuite;

11° La Commissione arbitrale sia autorizzata a fissare le proprie norme di procedura, affinchè questa sia rapida e vada soggetta alle sole formalità che piacerà alla Commissione di adottare, caso per caso;

12° Pronunziato il lodo, questo dovrebbe essere immediatamente esecutivo e valere come titolo al colono per ricevere subito, sulla cauzione prestata dal *fazendeiro*, la somma che gli fosse aggiudicata dalla Commissione;

13° Sia data facoltà al regio Governo di stabilire, a spese del fondo per l'emigrazione, presso il regio Consolato in San Paolo, un ufficio di protettorato per l'emigrazione italiana, composto di un direttore e di uno o due segretari, ufficialmente riconosciuti dal Governo dello Stato di San Paolo, autorizzati principalmente a quanto segue, ed ammessi a godere delle seguenti concessioni:

a) soccorrere di consiglio e di utili direzioni gli emigranti al loro arrivo in Santos, anche per quanto concerne i loro bagagli;

b) intervenire nei contratti di lavoro, di cui al precedente n. 3, con facoltà di consigliare e ben dirigere i coloni;

c) fruire permanentemente del viaggio gratuito in prima classe su tutte le ferrovie e su tutti i piroscafi costieri e fluviali dello Stato di San Paolo;

d) avere libero accesso in tutti gli stabilimenti agricoli dello Stato, con diritto d'interrogare operai, lavoratori e coloni italiani in essi impiegati, redigere verbali, vidimarli e presentarli, pel debito corso, alla Commissione arbitrale;

e) raccogliere e presentare alle competenti autorità dello Stato le ragioni che i coloni o le loro famiglie dovessero far valere per ottenere,

in materia di rimpatrio e di sussidi, quanto è loro garantito dalle leggi locali;

f) essere riconosciuti quali agenti del regio Console d'Italia in San Paolo per tutti gli affari che dovessero essere trattati presso le Autorità dello Stato in materia di emigrazione;

g) appoggiare e difendere presso la Commissione arbitrale i reclami dei coloni che all'ufficio sembrassero giustificati.

Questi, in succinto, sarebbero i punti sui quali occorrerebbe, a parere del Commissariato, stabilire un accordo col Governo federale e col Governo di San Paolo.

Seduta del 19 giugno 1902

Sono presenti i signori: ASTORRI, BODIO, BUONERBA, DE' NEGRI, GAMBETTA, GROSSI, LUZZATTI, MORTARA e PANTANO.

Assistono alla riunione l'onorevole MORANDI, i commissari BIANCHERI e BOSCO, il cav. PELUCCHI e il cav. CAZZULINI.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

LUZZATTI. Ho pregato i miei colleghi della Commissione parlamentare per il fondo dell'emigrazione, di intervenire a questa ed anche alle adunanze successive, che terrà il Consiglio dell'emigrazione e ringrazio coloro che hanno accolto il mio invito. Il senatore Odescalchi si scusa, con una cortese lettera, di non poter prender parte alla seduta d'oggi.

L'ordine del giorno reca: modificazioni al regolamento per l'emigrazione.

Ricordo che, in una delle ultime adunanze, il Consiglio espresse il desiderio di introdurre alcune modificazioni al regolamento per ciò che si attiene ai rappresentanti dei vettori. Si erano anche formulate alcune proposte, ma, riesaminando le cose, il Commissariato ha creduto di dover ritornare sopra alcuni punti e sottoporli all'esame del Comitato permanente. Il Comitato, pur consentendo in massima in queste modificazioni, non ha ritenuto che fosse nelle sue facoltà di consigliare il Ministro a mandare al Consiglio di Stato queste modificazioni al regolamento, prima che fossero esaminate ancora una volta dal Consiglio dell'emigrazione.

Do la parola al comm. Biancheri, incaricato di riferire sulle nuove proposte di modificazioni.

BIANCHERI. Procederò seguendo l'ordine degli articoli del regolamento, che si propone di modificare, poichè alcune delle modificazioni riguardano articoli che non erano stati considerati prima d'ora dal Consiglio. La prima è quella che si porta all'articolo 27 del regolamento, dove si parla dei Comitati mandamentali e comunali. Si aggiungerebbe un capoverso a questo articolo nei seguenti termini:

" Non potrà essere istituito più di un Comitato in un comune, anche se questo comprenda più mandamenti. In questo caso il Presidente del Tribu-

nale designerà il pretore che deve presiedere il Comitato. Nei comuni capiluoghi di provincia o di circondario, il sindaco potrà delegare un consigliere comunale, che lo rappresenti nel Comitato „.

La legge prevede l'istituzione di Comitati comunali e mandamentali; sarebbe cosa strana che in un comune, il quale comprende più mandamenti, ci fossero diversi Comitati. Perciò si vorrebbe stabilire che, quando un comune comprende più mandamenti, non vi possa essere che un Comitato solo, che sarà comunale. In tal caso il Presidente del Tribunale designerà il pretore che deve presiedere il Comitato. È questa una necessità, poichè altrimenti non si saprebbe quale tra i vari pretori dovesse essere il presidente. Quando poi si tratti di una città popolosa, dove il sindaco difficilmente potrebbe trovare il tempo di prender parte alle riunioni del Comitato, si stabilisce che il sindaco possa farsi rappresentare da un consigliere comunale. Per evitare le difficoltà che si incontrerebbero nel distinguere i comuni secondo la loro importanza, non essendo sufficiente il criterio della popolazione, il Commissariato ritiene opportuno che la facoltà di farsi rappresentare da un consigliere sia data ai sindaci dei comuni capiluoghi di provincia o di circondario.

Luzzatti. Vi sono osservazioni su questa proposta di aggiunta all'articolo 27 del regolamento, aggiunta che poi deve essere mandata al Consiglio di Stato per il parere?

Nessuno chiedendo di parlare, si riterrà approvata questa modificazione.

È approvata.

Bianchbri. L'articolo 48 del regolamento parla dei procuratori, che possono essere nominati dai vettori nelle città, che sono porti d'imbarco. Questi procuratori sono rappresentanti, che hanno facoltà più estese di quelli che operano nei singoli comuni di origine del movimento dell'emigrazione, poichè i procuratori raccolgono gli emigranti, che vengono mandati al porto d'imbarco dai vari comuni. Ora la legge non disponeva nulla riguardo ai requisiti di capacità e moralità di questi procuratori, e neppure il regolamento aveva disposizioni in proposito, tanto che in un caso, sul principio dell'attuazione della legge e del regolamento, si dovette consultare il Consiglio di Stato per sapere se a questi procuratori erano applicabili le stesse norme stabilite per i rappresentanti. Il Consiglio di Stato rispose di sì; ora è parso opportuno che, in occasione di una riforma del regolamento, si aggiungesse un capoverso a questo articolo per precisare appunto che quei requisiti, che si esigono per i rappresentanti, sono anche richiesti per i procuratori. Perciò si propone di aggiungere all'articolo 48 il seguente capoverso:

" Ai procuratori sono applicabili le disposizioni contenute nel seguente articolo 58, quanto ai documenti da presentarsi al Commissariato (oltre l'atto di procura), e nell'ultimo capoverso dell'articolo 59, quanto ai casi nei quali può essere negata o revocata la loro nomina ".

È naturale che, se si richiedono dei requisiti per i rappresentanti, debbano richiedersi, almeno uguali, per i procuratori, che sono pur essi rappresentanti, ma con facoltà più larghe.

Grossi. Ma questi procuratori sono espressamente voluti dalla legge?

Biancheri. No, sono creati dal regolamento.

Grossi. Allora io sarei molto più radicale, perchè credo che in questa istituzione dei procuratori vi sia una porta aperta per la violazione della legge. Io sarei del parere di abolirli senz'altro. Che necessità abbiamo di concedere ai vettori anche la nomina di procuratori, che andrebbero a stimolare l'emigrazione in tutte le parti d'Italia?

Biancheri. I procuratori sono autorizzati ad agire come tali solamente nei porti d'imbarco.

Si è riconosciuta l'opportunità che nel porto di imbarco vi sia un incaricato dal vettore di raccogliere gli emigranti, il quale possa trattare con le autorità comunali e governative locali e col Commissariato per l'imbarco di questi emigranti. Ciò è tanto vero, che abbiamo una domanda recente del Municipio di Messina perchè siano autorizzati i vettori a nominare un procuratore in quella città per dirigere gli emigranti che ivi si raccolgono dalle provincie orientali della Sicilia e dalle Calabrie, al fine di agevolare ad essi l'imbarco in Napoli con maggiori garanzie a favore degli emigranti.

Grossi. Nei tre porti d'imbarco stabiliti dalla legge, le Compagnie evidentemente hanno sedi proprie; negli altri porti dovrebbe bastare un rappresentante: non so vedere il bisogno di creare quest'altra figura del procuratore.

Trattandosi di riformare il regolamento, sarei del parere di sopprimere questi procuratori.

Luzzatti. Desidero sapere con precisione qual'è la differenza fra procuratori e rappresentanti ordinari.

Pelucchi. Il procuratore è, per così dire, la persona stessa del vettore. Le Società di navigazione, in genere, hanno sedi a Genova, Napoli e Palermo.

Il vettore invece, che sia semplicemente un individuo, armatore o noleggiatore, dovrebbe trasportarsi da una città all'altra, a meno che non abbia una persona che lo rappresenti, non solo per firmare i biglietti d'imbarco, ma altresì presso le autorità locali, corrisponda coi rappresentanti dell'interno, raccolga tutti gli emigranti della zona, sia responsabile verso le autorità del porto di imbarco e verso le autorità prefettizie della zona stessa di quanto fa nell'interesse del vettore che lo ha nominato. Bisogna metter tutti sullo stesso piede di uguaglianza, e questa uguaglianza non sarebbe stata possibile, se la Navigazione Generale, ad esempio, avesse potuto agire personalmente in tre città, nei tre porti, mentre un altro vettore, che abbia pochi bastimenti, avesse dovuto viaggiare continuamente da una città all'altra; questo vettore sarebbe costretto a ridurre il suo traffico, poichè il suo rappresentante non avrebbe avuto facoltà di dare ordini ad altri rappresentanti limitandosi a ricevere gli emigranti e mandarli a bordo.

Grossi. Ma nei rapporti con la legge basta il rappresentante; circa i rapporti con le Compagnie, è questione che riguarda queste ultime. Non vedo, ripeto, la necessità di creare una nuova figura.

Pelucchi. Reputo necessario ammettere questi procuratori. I rappresentanti nei comuni interni della Sicilia, quando il vettore è a Genova, come potrebbero fare per l'imbarco a Napoli o a Palermo?

Grossi. Ma il vettore avrà già un rappresentante in ognuno di quei tre porti?

Bodio. Sì, ma il rappresentante può agire solo in quel dato comune; nella città di Napoli o di Palermo, e basta. Il procuratore è un rappresentante con facoltà alquanto più estese, e d'altronde, dove è ammesso ad agire un procuratore, non vi è un altro rappresentante speciale per il territorio di quel comune.

Luzzatti. Comprendo il timore del prof. Grossi; egli teme che si moltiplichino troppo queste figure di rappresentanti di vettori nel mentre tutti vorremmo, se fosse possibile, concentrare la responsabilità nel vettore.

Pelucchi. Per il Commissariato la nomina di un procuratore diventa una garanzia di più.

Luzzatti. Aumentano forse le garanzie; ma vediamo di non moltiplicarle troppo, e di non creare nuove forme parassitarie attorno all'emigrazione. Ad ogni modo, questi procuratori deve approvarli il Commissariato?

Bodio. Sì, e aggiungo che il procuratore non può essere istituito che nei porti d'imbarco.

Per la domanda fatta dal Municipio e dalla Camera di commercio di Messina, la facoltà chiesta dai vettori di avere ivi un procuratore si potrebbe concedere, quantunque Messina non sia testa di linea pei viaggi transoceanici, facendo ai vettori l'obbligo espresso di assumere, a cominciare da Messina, quelle responsabilità che hanno ora dal momento in cui imbarcano gli emigranti nel porto di Napoli.

Luzzatti. Non essendovi altre osservazioni si intenderà approvata la modificazione all'articolo 48.

È approvata.

Luzzatti. Passiamo alle modificazioni che si propongono all'articolo 57.

Biancheri. In una delle ultime sedute il Consiglio aveva deliberato, relativamente alle provvigioni dei rappresentanti, che fosse posto un massimo di 8 lire per ogni emigrante procurato, e che, qualora il vettore sorpassasse le 8 lire, fosse in facoltà del Commissariato di imporgli una riduzione del nolo di quel tanto, di cui avesse sorpassato questo limite.

Si era anche pensato di autorizzare l'emigrante a rivolgersi direttamente al vettore, anche per mezzo dei Comitati, e si disse che, qualora ciò avesse fatto, avrebbe avuto diritto ad una riduzione sul prezzo del biglietto corrispondente a questo massimo di provvigione, e che di questa riduzione, una parte restasse all'emigrante, ed un'altra parte andasse al Comitato, che aveva fatto da intermediario fra lui ed il vettore.

Il Commissariato è ritornato su questa questione, ed ha fatto varie considerazioni, che l'hanno indotto a mutare la forma dell'articolo, pur mantenendone la sostanza.

Prima di tutto, si è pensato che non poteva essere fondato il diritto di stabilire che il vettore non potesse rimunerare i suoi rappresentanti sotto altra forma, che non fosse quella della provvigione, e si è ritenuto che, qualunque sia la forma di retribuzione data dal vettore, questa non possa superare otto lire per emigrante.

Si è pensato inoltre che il dare ai Comitati mandamentali una provvigione per i biglietti da essi procurati direttamente all'emigrante li poteva convertire in altrettanti agenti di emigrazione, perchè non bisogna dimenticare che i Comitati mandamentali sono composti di persone, che difficilmente possono occuparsi personalmente di operazioni di emigrazione: sindaco, pretore, medico, parroco; tutta l'opera del Comitato, praticamente, andrà a

finire in mano al segretario comunale. Si teme che, se si dà al Comitato un tanto per ogni biglietto, ciò possa divenire uno stimolo per promuovere l'emigrazione. Però su questo punto non tutti i componenti il Commissariato si trovano d'accordo. Il cav. Pelucchi è di un'idea diversa, e così pure il cav. Cazzulini. Per cui domandiamo al Consiglio di discutere questo punto. L'articolo, come l'abbiamo compilato, sarebbe questo:

" Qualunque sia la forma di retribuzione accordata dal vettore ai propri rappresentanti, il Commissariato, nell'approvare i noli e il Ministro degli affari esteri nello stabilirli, giusta quanto dispone l'art. 14 della legge, riterrà che tale retribuzione non debba superare la somma di otto lire per ogni posto intero di emigrante.

" Quando risulti che questo limite sia stato oltrepassato, il Commissariato potrà ordinare al vettore di ridurre il nolo di quel tanto, che risultasse aver egli dato in più della retribuzione di otto lire, e, in caso di rifiuto, procederà giusta l'articolo 14 della legge ".

Si vorrebbe fare di questa limitazione di provvigione un mezzo per tenere i noli entro determinati confini.

Luzzatti. Do la parola al cav. Pelucchi, che rappresenta in questa questione la minoranza, perchè esponga il suo modo di vedere.

Pelucchi. A dire il vero, quando si discusse la questione dal Commissariato, il collega Cazzulini andava anche più avanti di me. Io ragionavo così: il Consiglio ultimamente accennò ad un espediente, cui si potrebbe ricorrere, sia per stimolare l'azione dei Comitati, sia anche per far diminuire man mano il numero dei rappresentanti. Ossia si pensò di dare ai Comitati una parte della somma, che risparmiava l'emigrante, quando questi non andava a prendere il biglietto dal rappresentante del vettore, ma lo prendeva dirigendosi al Comitato mandamentale. Facciamo un caso pratico. L'emigrante non va dal rappresentante; va dal Comitato e dice: procuratemi un biglietto di imbarco sul piroscafo tale. L'emigrante per ciò deve pagare subito mezzo nolo, un quarto di nolo, tutto il nolo secondo le facoltà che si vorranno dare al Comitato; sarà questa una modalità da studiarsi, ma non è, poi, facile determinare come avverrebbe il pagamento delle somme così incassate dal Comitato al vettore. A ciò si potrà pensare e si troverà il mezzo idoneo, ma, per ora, il punto principale è questo. Il Comitato, non ricevendo senseria, come potrebbe pagare del proprio le spese di posta e di cancelleria? Noi sappiamo che i Comitati sono finora quasi inattivi, perchè non hanno fondi. Debbono riunirsi al Municipio; non hanno carta, nè penne; non hanno gene-

ralmente un segretario che lavori, perchè tutti hanno da fare; il sindaco per i suoi amministrati, il medico per i suoi malati, il pretore per le sue cause, il parroco per i suoi fedeli. Bisogna che vi sia una persona sempre presente; altrimenti a chi si rivolgeranno gli emigranti? La situazione dunque è difficile, e non si potrà pretendere che funzionino i Comitati se non si dànno loro i mezzi per avere un impiegato. Quanto si dovrebbe dare? Un paio di lire per ogni emigrante, che si presenti volontariamente al Comitato ed al quale il Comitato procuri il biglietto d'imbarco. Si obbiettava che ci sarebbero volute tante contabilità, quanti sono i Comitati. La difficoltà non dovrebbe essere di impossibile soluzione; i vettori dovrebbero presentare ogni tre mesi al Commissariato un elenco dei biglietti dati per mezzo dei Comitati, ed il Commissariato farebbe la ripartizione delle somme tra i Comitati medesimi.

Cazzulini. Si partiva tutti dal principio che bisognava studiare il modo di togliere, per quanto fosse possibile, influenza ai rappresentanti divenuti troppo numerosi. Tra i mezzi che si affacciarono alla mente, vi fu quello di stabilire nel regolamento che gli emigranti, che si rivolgessero al vettore per mezzo dei Comitati, e pei quali il vettore risparmiava la senseria dovuta al suo rappresentante (senseria per solito assai maggiore delle otto lire a cui si vorrebbe ora limitare), avessero diritto ad una riduzione di otto lire sul prezzo del nolo. Il vettore non avrebbe perduto nulla, se la senseria fosse andata a diminuzione del prezzo del biglietto dell'emigrante. Questo sarebbe stato il mezzo di spingere l'emigrante a valersi dell'opera dei Comitati, poichè vi avrebbe trovato il suo tornaconto. Se ora, per contro, non si fa più obbligo al vettore di abbuonare queste otto lire all'emigrante che passa per il Comitato, l'emigrante non avrà più interesse alcuno ad andare a cercare i componenti il Comitato. Non mi pare poi che vi sia ragione che una parte delle otto lire, anche solo due lire, debbano andare a beneficio del Comitato; prima di tutto, perchè non mi sembra una bella cosa, e poi: o si tratta di comuni, dai quali l'emigrazione è piccola, e queste due lire non basteranno per pagare il più modesto impiegato; poichè dove siano tre o quattro emigranti al mese, saranno sei od otto lire che avrà il Comitato, e con queste non si paga un impiegato; ovvero sarà una provincia dove l'emigrazione è molto sviluppata ed allora si avrà l'inconveniente opposto, poichè le due lire per ogni emigrante potranno fare 600 o 700 lire al mese, che sarebbe una retribuzione eccessiva per l'opera prestata dal Comitato; non senza pericolo che gli stessi comitati divengano centri attivi di propaganda.

Mortara. Così, come è posta la questione ora, io chiederei che si discutessero separatamente gli articoli 57 e 75, (1) poichè vedo che, parlando dell'articolo 57, non si fa che parlare dell'articolo 75. A me parrebbe opportuno che prima si discutesse se si vuole o no mantenere l'articolo 75, e poi si portasse la discussione sull'altro.

La disposizione dell'articolo 57 è chiara; il suo scopo è di far sì che i vettori non paghino troppo i rappresentanti per spingerli al reclutamento degli emigranti. Esso stabilisce che il limite della retribuzione sia di otto lire, e determina inoltre che, nel caso in cui questo limite fosse superato, si diminuirà di altrettanto il nolo. Si potrà discutere se abbiamo il diritto di limitare il compenso stabilito per private convenzioni fra il vettore e il suo rappresentante; ma, data la disposizione, capisco che avrà per effetto di far sì che il vettore, il quale sa che più di otto lire non può dare, sotto pena di perdere una parte del nolo, farà minor pressione sui suoi rappresentanti per raccogliere gli emigranti.

In questo senso io capisco il disposto dell'articolo. Mettendolo in relazione con l'articolo 75, io avrei inteso che, quando il rappresentante è eliminato, le otto lire che il regolamento attribuisce all'opera del rappresentante, come valore dell'opera sua, vadano a vantaggio dell'emigrante. Quindi, se noi manteniamo l'articolo 57 con cui si attribuisce al rappresentante una retribuzione non superiore alle otto lire, ne viene di conseguenza che, quando l'opera del rappresentante sia eliminata e l'emigrante si rivolga direttamente al Comitato, debba allora l'emigrante risentire un beneficio nella misura di otto lire, sottraendo questa somma dal prezzo del nolo.

Perciò discutiamo prima se si vuol mantenere o no l'articolo 75, come è formulato; quando poi delibereremo sull'altro articolo, vedremo se sia logico, anche quando il rappresentante non c'entra, di mantenere intero il prezzo del nolo. A me pare che così si verrebbe ad indebolire l'azione del Comitato, mentre io sono di parere che questo si debba rafforzare il più possibile. Mi sembra che, se si valuta ad otto lire l'intervento del rappresentante, l'articolo 75 rimarrebbe monco, in quanto che manterrebbe le otto lire, mentre l'intervento del rappresentante non ci sarebbe; onde mancherebbe la coerenza fra i due articoli.

Io non sarei alieno dall'accettare l'articolo 57, così come è formulato. Se il Commissariato ha posto come limite otto lire, è perchè ha creduto che

---

(1) La modificazione all'art. 75 del regolamenlo consiste nell'aggiungere il seguente capoverso: " L'emigrante può sempre rivolgersi, per ottenere il biglietto d'imbarco su un determinato piroscato, al Comitato comunale o mandamentale, il quale lo porrà in relazione diretta col vettore.

L'emigrante non deve alcun compenso al Comitato per l'opera prestatagli ".

dovesse bastare questa retribuzione per non favorire troppo l'azione dei rappresentanti; ma quando saremo all'articolo 75, dal momento che il Comitato si sostituisce all'azione del rappresentante, si dovrà stabilire che l'emigrante abbia lui il vantaggio di queste otto lire.

MORANDI. Ci sono le spese postali!

MORTARA. Saranno mezza lira, una lira; basterebbe il rimborso puro e semplice; non vi deve essere alcun vantaggio per il Comitato.

MORANDI. Io dicevo appunto questo in favore della sua tesi.

GROSSI. Io non avrei difficoltà ad accettare l'articolo 57; ma, così come è formulato, credo che rimarrà un pio desiderio. Non ho fiducia nel suo valore pratico. Vi sono tante scappatoie, ed i rappresentanti sono così abili, che io mi riprometto ben poco da questa nuova disposizione. Invece, sull'articolo 75 a me pare che, anche nell'ultima adunanza — a proposito di una proposta fatta dall'onorevole Pantano, alla quale mi ero associato — si fosse detto — parlando di una provvigione di 10 lire — che 5 sarebbero andate a profitto dell'emigrante, e 5 ai Comitati che avessero fatto questa operazione. Ora l'ho già detto e torno a ripeterlo: ho pochissima fiducia nell'azione pratica di questi Comitati, destinati, più che altro, a rappresentare una parte puramente decorativa; succederà, che il sindaco sarà in campagna, il pretore in pretura un altro non avrà tempo di intervenire, di guisa che finirà per fare tutto il segretario comunale; il quale, a sua volta, non troverà tempo, se non vi avrà alcun tornaconto. Se si vuole che il Comitato funzioni seriamente, è necessario che esso ritragga qualche profitto; e cioè che una parte della provvigione vada ad un fondo speciale, che sarà il fondo dei Comitati mandamentali o comunali, per tutte le spese occorrenti.

Io credo poi che, se si vuole diminuire il numero dei rappresentanti dei vettori, bisogna far loro una specie di concorrenza di Stato: ad esempio, devolvere agli uffici postali la vendita dei biglietti d'imbarco, con una tenue commissione. In conclusione, siccome per molte ragioni il Comitato non potrà funzionare, ritengo che, volendo creare una concorrenza effettiva ai rappresentanti, bisognerà rivolgersi altrove.

MORTARA. Non avevo spiegato abbastanza il mio pensiero. Io dicevo: supponiamo di fissare la misura della commissione pei rappresentanti in otto lire; sarà questione di vedere come debbano essere divise. Domanderei al Commissariato di tener conto nell'articolo 75, che, dato che il Comitato si so-

stituisca al rappresentante, rimangono disponibili, a favore dell'emigrante, 8 lire; perchè sarebbe strano che il nolo rimanesse aggravato di 8 lire quando la persona del rappresentante non vi è più. Questo mi pare chiaro. Diamo pure una piccola somma di 1 o 2 lire, a beneficio del Comitato per rimborso delle spese postali; ma il rimanente vada a beneficio dell'emigrante, il quale, rivolgendosi al Comitato, avrà il vantaggio di risparmiare qualche cosa. Quando l'emigrante saprà che, rivolgendosi al Comitato, risparmia, vi ricorrerà più volentieri.

Pelucchi. Bisogna tener presente che la disposizione che si propone di introdurre nel regolamento non dice al vettore: siete obbligato a dare 8 lire al vostro rappresentante; essa dice soltanto che il Commissariato riterrà la cifra di 8 lire come cifra massima della retribuzione, che il vetttore può dare al proprio rappresentante, di modo che noi non abbiamo 8 lire disponibili, ma bensì una somma che può arrivare fino ad 8 lire. Il vettore può obbiettare: io non do al rappresentante che 5 lire, o anche solo 3 lire; perchè volete obbligarmi a dare 8 lire all'emigrante? Con questa disposizione voi venite a ledere i miei interessi. Il vettore non è obbligato a dare 8 lire; dà quello che crede. Il Commissariato, dal canto suo, forte del regolamento, può dire: io reputo la somma di 8 lire sufficiente e ve ne terrò conto nel fissare i noli. Il prof. Grossi pensa che questo articolo è di valore platonico. Io non lo credo. Attualmente sappiamo che si danno senserie altissime, 20, 25, 30 lire; talvolta anche assai più. Si avvicina il tempo, in cui bisognerà fissare i noli per il terzo quadrimestre: se avessimo questo articolo, su cui basarci, certamente al vettore non si consentirebbero i noli nella misura attuale, perchè gli si direbbe che, a termini del regolamento, il Commissariato può fondarsi sulla presunzione legale che non sia retribuita l'opera dei rappresentanti con una somma superiore ad 8 lire, per prendere le proprie deliberazioni circa la fissazione del limite massimo del prezzo dei noli.

Grossi. Questo si può fare certamente; ma quando si dirà al vettore di dare il biglietto per 8 lire di meno, egli potrà dire che non può, perchè non dà che 5 lire, o 4 lire di provvigione ai proprio rappresentante. Quanto poi all'imporre tassativamente al vettore di dare il biglietto ad 8 lire di meno, ogni qualvolta l'emigrante si rivolga al Comitato, mi pare che sarebbe un atto di arbitrio.

Bosco. Io credo che si debbano scindere le due quistioni, quella del dar qualche cosa al Comitato e quella del far pagare meno il biglietto nel caso in cui gli emigranti acquistino, per mezzo dei Comitati, i biglietti di imbarco.

Lo stabilire che il vettore debba rilasciare una parte, sia pure piccola, del prezzo del nolo ai Comitati, non è senza pericoli. Ci punge il dubbio che si venga a fare dei Comitati altrettanti agenti di emigrazione, i quali sarebbero interessati a far partire molti emigranti.

Inoltre in qual modo potrebbe stabilirsi un rapporto giuridico fra l'emigrante ed il Comitato e fra questo e il vettore? Fra il vettore ed il rappresentante e l'emigrante, questo rapporto giuridico è posto dalla legge stessa, che rende responsabile il vettore di quanto fa il rappresentante. E per ciò il vettore dà una cauzione con la quale risponde anche del fatto dei suoi rappresentanti. I Comitati invece non danno nessuna cauzione e si compongono di persone, che non hanno responsabilità propria. Come si potrebbe riparare ad abusi che si commettessero verso gli emigranti? Come determinare i rapporti fra i Comitati ed i vettori e mantenere la responsabilità di questi ultimi?

In quanto all'articolo 75, a noi era parso opportuno formularlo in modo da toglier l'idea che il Comitato fosse un venditore di biglietti, bensì un semplice intermediario tra emigrante e vettore, rimanendo ferme tutte le responsabilità del vettore verso l'emigrante. L'emigrante compra il biglietto dal vettore: il Comitato non fa che agevolare questa operazione, ma senza nulla togliere alle responsabilità giuridiche del vettore che rimangono ferme. Infine noi sappiamo che questi Comitati sono ancora degli organismi deboli, che non funzionano come sarebbe necessario che funzionassero; possiamo in questo stato di cose attribuir loro l'incarico di vendere i biglietti d'imbarco, in concorrenza coi rappresentanti? I Comitati è da sperare che si rafforzino e divengano organismi vivi, ma debbono rimanere sotto la forma di Istituti di patronato, che indirizzino e consiglino gli emigranti: difficilmente si potrà esigere da loro un lavoro continuativo, come quello del distribuire e vendere biglietti, con impiegati sempre a disposizione di coloro che vogliono acquistare quei biglietti, con responsabilità giuridiche e amministrative, con tutto il sistema di contabilità che bisognerebbe istituire e sorvegliare.

Pantano. La proposta, a cui accennava il Grossi, era stata già fatta da me; ma confesso che le ultime parole dell'amico Bosco mi lasciano titubante sebbene non tema che i Comitati diventino degli agenti di speculazione; l'utile che può derivare ed essi non è individuale, ma collettivo. Inoltre mi preoccupa il fatto che i vettori hanno i loro rappresentanti là dove vi sono i Comitati; quindi cause di attrito fra vettori e Comitati e fra rappresentanti e Comitati. Il rappresentante potrà dire al vettore: Se voi volete esser servito da me, non dovete dare biglietti al Comitato, altrimenti io mi rivolgerò a far

gli affari di un'altra Compagnia. Questo attrito fra rappresentanti e Comitati è inevitabile, salvo che il vettore non voglia servirsi esclusivamente del Comitato. Ma questo è un caso ipotetico; in pratica, quando il vettore abbia il suo rappresentante locale, questo sarà sempre in lite col Comitato, al quale rimprovererà di *rubargli* la senseria. Ma vi ha di più: abbiamo noi il diritto, effettivamente, di chiedere queste 8 lire? Ecco la questione.

La legge presuppone che il Commissariato debba tener calcolo di un massimo plausibile di provvigione al rappresentante del vettore, come di uno degli elementi costitutivi della spesa che il vettore incontra pel trasporto degli emigranti. E ciò potrà servire per la determinazione del nolo. Ma il dire al vettore: voi pagherete, voi siete obbligato a pagare 8 lire o 5 o 6 che siano, al Comitato che v'invia l'emigrante senza il tramite del rappresentante, non mi par giusto; egli potrà rispondere: con qual diritto mi venite ad imporre ciò? Quindi confesso che non mi sento di insistere sulla mia primitiva proposta.

D'altra parte, però, mi preoccupo dell'azione dei Comitati, i quali sono privi di mezzi. Non penso che occorra retribuire un impiegato permanente; ma questi Comitati hanno pur bisogno di mezzi, e noi dobbiamo trovare per essi un qualche compenso per l'opera loro, nella misura del possibile; altrimenti non funzioneranno.

Per questa ragione io voterò l'articolo 75 così come è redatto; gli argomenti contrari alla mia tesi primitiva pesano più di quelli in favore.

Grossi. D'altra parte, però, io dico: se voi avete il diritto di presupporre un massimo di 8 lire, per la commissione da darsi dal vettore ai rappresentanti, non capisco perchè non lo abbiate quando si tratta di ricompensare l'opera dei Comitati, o piuttosto di far rilasciare a loro benefizio (non a profitto delle persone ma del Comitato come ente collettivo) una parte di quelle otto lire, nel caso in cui il Comitato sostituisse l'opera del rappresentante del vettore.

Luzzatti. Non essendovi altre osservazioni, pongo ai voti la modificazione all'articolo 57 come è stata redatta. Chi l'approva alzi la mano.

È approvata.

Mortara. A me sembra che, mentre prima temevamo il crescere dei rappresentanti, adesso si tema quasi d'indebolirne l'azione.

Mi pare che quando nell'articolo 75 si dicesse che l'emigrante, il quale non si valga del rappresentante e compri il biglietto a mezzo del Comitato,

deve corrispondere a questo un diritto di amministrazione di una lira, questa piccola indennità non sarebbe tale da indurre il Comitato ad andare in cerca di emigranti. Una lira sarebbe un compenso, per così dire, di amministrazione, più le spese postali.

LUZZATTI. La proposta Mortara è chiara. Chi vuole approvare questa proposta, alzi la mano.

GROSSI. Se mi permette, solleverei una pregiudiziale. Visto che siamo tutti d'accordo, proporrei di sopprimere l'articolo; perchè, così com'è, creiamo un diritto *sui generis*, oppure cadiamo nel generico e nel platonico.

MORTARA. La parte platonica non la so vedere. Se il vettore vende il biglietto all'emigrante senza obbligo di dar nulla al rappresentante, noi non tocchiamo alla condizione giuridica ed economica del rappresentante stesso, nè a quella del vettore. Anzichè dargli del denaro, che egli non spende, otteniamo che lo guadagni l'emigrante, fatta deduzione delle spese postali, più una lira che va al Comitato.

PELUCCHI. Io pregherei il Consiglio di esaminare se sia proprio necessario fare intervenire i Comitati nella vendita dei biglietti.

L'articolo fu formulato così, in seguito al parere emesso dal Consiglio; ma il Consiglio può tornare sulle sue deliberazioni. Chiarisco il mio pensiero con un esempio. Si sa che gli Stati Uniti hanno una legge di immigrazione severissima e respingono quegli emigranti che non si trovano in regola con quella legge. Uno dei nostri Comitati dà il biglietto ad emigranti, i quali arrivati a Napoli, per esempio, sono respinti dal medico, che ivi li esamina per incarico del Governo americano. Il Comitato di che risponde? Il rappresentante del vettore è responsabile, ed il vettore risponde per lui con la cauzione, ma l'azione del Comitato sotto qual sanzione cade? Fino a qual punto il Commissariato può incorrere in responsabilità per avere autorizzato i Comitati a vendere i biglietti, senza sapere la sorte degli emigranti di fronte alle Commissioni di visita ed al medico americano? O si dovrà mettere nell'articolo, che il medico che fa parte del Comitato deve visitare gratuitamente gli emigranti, prima che partano, per sapere se siano in condizioni di essere respinti?

BIANCHERI. L'articolo 75 fu compilato in modo da soddisfare a quanto dice il cav. Pelucchi. Non abbiamo voluto fare del Comitato un venditore di biglietti, ma un intermediario fra emigrante e vettore. Il Comitato non

vende biglietti; mette in relazione diretta emigrante e vettore. L'articolo 75 rimarrà forse di poco effetto, ma si è voluto evitare di stabilire la responsabilità dei Comitati. D'altra parte, l'articolo, così com'è, non nuoce. Si tratta di esperienza; si vedrà se i Comitati possano adempiere la nuova funzione che si richiede da loro: in seguito si potrà dar loro maggiori poteri.

Morandi. A me sembra che sarebbe meglio dire chiaro che il Comitato non assume responsabilità per il caso che l'emigrante venga respinto dal medico americano.

Pelucchi. Ma come si farà quando arrivano delle famiglie al porto di imbarco e sono respinte?

Pantano. Questo è il caso grave, specie di fronte alle disposizioni della legge americana, che si dice sia per diventare anche più severa.

Luzzatti. Domando al comm. Mortara se mantiene la sua proposta anche dopo le osservazioni del cav. Pelucchi.

Mortara. Senza mancare di deferenza al cav. Pelucchi, la manterrei.

Si possono produrre, si dice, degli inconvenienti, ma si deve vedere se sono maggiori gli inconvenienti o i vantaggi. Il vantaggio che si avrebbe nel far sì che gli emigranti si valessero dei Comitati, è chiaro. Si obbietta che qualcuno può essere rimandato indietro: ora, si potrà raccomandare ai Comitati di tenere gli occhi aperti per vedere se quelli che si dirigono agli Stati Uniti hanno i requisiti voluti dalla legge americana; ad ogni modo, essi non rispondono di nulla. Faccio poi riflettere che, rispetto agli emigranti, i quali vanno da sè, senza intermediari, a prendere imbarco a Genova e a Napoli, nessuno pensa a garentire che saranno accettati; nessuno prende l'obbligo di riportarli gratuitamente in patria.

Luzzatti. Veniamo ai voti. Vi sono due proposte, poichè mi pare che il prof. Grossi ritiri la sua pregiudiziale.

Grossi. Visto che questo articolo rimane nella forma com'è redatto, a titolo di esperimento, lo voterò, quantunque, ripeto, non abbia molta fiducia circa la sua pratica utilità.

Luzzatti. Rimangono pertanto due proposte: la proposta Mortara e la proposta del Commissariato.

Quella Mortara, essendo un emendamento, ha la precedenza. Essa consiste nel dare all'emigrante, che si vale dell'opera del Comitato, il diritto ad uno sconto sul prezzo del nolo. La formula precisa sarà da stabilirsi nel caso che sia approvato il concetto.

Pongo ai voti la proposta Mortara. Chi l'approva, alzi la mano.

Non è approvata.

Luzzatti. Metto ai voti l'articolo 75, come è proposto dal Commissariato. Chi l'approva alzi la mano.

È approvato.

Bianchebi. Passiamo all'art. 58, il quale articolo, nella sua forma attuale, prescrive che il vettore deve presentare al Commissariato, per ogni rappresentante proposto, i seguenti documenti: certificato di cittadinanza; certificato di buona condotta; attestato di capacità; certificato penale. — Alla lettera *b*), che parla del certificato di buona condotta, si propone di sostituire all'attuale dizione: " un certificato di data recente, rilasciato dal Sindaco di dimora abituale del rappresentante, da cui risulti la buona condotta di lui " la seguente: " un certificato di buona condotta, di data recente, rilasciato dal Sindaco competente. "

Così pure alla lettera *d*) si propone di dire soltanto " il certificato penale di data recente ", sopprimendo le parole " da cui risulti che il rappresentante non subì condanne per contravvenzioni in materia di emigrazione, nè per reati contro la fede pubblica, ovvero contro i buoni costumi, o contro le persone o le proprietà. "

Luzzatti. Dunque si domanda di lasciare al Commissariato facoltà di apprezzare e giudicare a seconda dei casi.

Bianchebi. Sì. Abbiamo inoltre creduto opportuno di sopprimere gli ultimi due capoversi dello stesso articolo 58, poichè si è stabilito che non vi debba essere più di un rappresentante per ogni mandamento. Questa è materia, che è ordinata dall'articolo 61.

Luzzatti. Non essendovi opposizioni, s'intende approvata la proposta modificazione all'articolo 58. Passiamo all'articolo 59.

Bianchebi. La modificazione, che si propone all'articolo 59, è la seguente: all'ultimo capoverso, che dice: " Le ragioni per negare o revocare

l'assenso possono essere fondate tanto sulla precedente condotta del rappresentante nei rapporti con l'emigrazione, quanto sulla di lui capacità e moralità, nonchè su circostanze e condizioni locali „, si aggiunge " e di famiglia „.

E ciò perchè si è voluto evitare che la rappresentanza andasse a persone di famiglia del rappresentante già escluso, appunto per non costituire una famiglia intiera di rappresentanti di vettori. Abbiamo adottato questa formula, tenendo conto delle osservazioni fatte dall'onorevole Barzilai in una delle passate sedute.

Bodio. Si è osservato che qualche volta in una medesima famiglia vi sono due o tre rappresentanti, di vettori diversi, che si negoziano fra loro gli emigranti.

Luzzatti. Pongo ai voti la modificazione, testè letta, all'articolo 59. Chi l'approva, alzi la mano.

È approvata.

Biancheri. L'articolo 60 riguarda le incompatibilità per l'ufficio di rappresentante. L'attuale articolo dispone che sono esclusi i minorenni, i funzionari dello Stato, i segretari comunali o chi ne fa le veci, i medici condotti, i maestri comunali e i ministri del culto. Noi abbiamo aggiunto due altre categorie di incompatibilità. Si escludono gli impiegati o dipendenti da un rappresentante, e ciò per la stessa ragione per la quale sono esclusi i membri conviventi di una stessa famiglia. Parimente non si consente di essere rappresentante a chiunque faccia parte di un'agenzia di affari, nella quale siano interessate, sotto qualsiasi denominazione, persone escluse dall'ufficio di rappresentante per ragioni di moralità.

Bodio. Questa terza categoria si è dovuta aggiungere perchè un rappresentante, che era stato escluso, faceva ammettere in questa qualità un suo commesso. L'antico rappresentante escluso continuava ad agire per interposta persona.

Mortara. Invece di impiegati o funzionari dello Stato, credo converrebbe dire stipendiati dallo Stato.

Biancheri. Se diciamo *stipendiati*, gli impiegati che non hanno stipendio sono esclusi.

In pratica si presentano varie difficoltà, e non è possibile stabilire una

regola fissa. Ad esempio, per gl'impiegati del Ministero delle poste abbiamo dovuto ricorrere al Ministero stesso per sapere se tutti gl'impiegati postali, di qualsiasi categoria, fossero da considerarsi funzionari dello Stato.

Luzzatti. Le questioni particolari saranno risolute dal Commissariato. Pongo ai voti ora l'articolo 60, modificato. Chi l'approva, alzi la mano.

È approvato.

Bianchieri. L'articolo 61 limita il numero dei rappresentanti ed è così formulato:

" Il vettore non può nominare un suo rappresentante nel Comune ove egli ha la sede principale dei propri affari o nei Comuni ove ha una sede succursale.

" Egli non può nominare più di un rappresetante per ogni mandamento giudiziario e per ogni città che comprenda vari mandamenti; ma può istituire un solo rappresentante per più mandamenti, purchè siano compresi nella stessa provincia ".

Questa parte fu già approvata dal Consiglio in altra seduta.

" Il numero dei rappresentanti che i vettori possono istituire in ogni provincia o in una determinata provincia potrà essere con regio decreto, sentito il Consiglio dell'emigrazione, limitato ad uno per circondario ". Qui vi è un'aggiunta, ed è: " sentito il Consiglio dell'emigrazione ".

" Il rappresentante dovrà avere la propria sede nel capoluogo del mandamento, o, secondo i casi, del circondario ".

E questo in relazione alla limitazione.

Bodio. Credo opportuno rammentare che, coll'attuale regolamento che viata ai vettori di nominare più di un rappresentante in ogni comune, noi abbiamo, per tutti i vettori, quasi 10 mila rappresentanti. La legge tedesca del 1897 prescrive agli agenti di emigrazione di presentare una cauzione supplementare di 1500 marchi per ogni subagente, e conferisce inoltre all'amministrazione la facoltà esplicita di limitare il numero dei subagenti in ciascuna regione. Nel fatto, con queste disposizioni, sono circa 3000 subagenti in tutto il territorio dell'impero germanico. Nella Svizzera, in virtù della legge vigente del 1888, l'agente di emigrazione, oltre al prestare la cauzione di 40 mila franchi, deve prestare una cauzione supplementare di 3 mila franchi per ogni subagente, e in questo modo il numero dei subagenti è di fatto circa 300. Essendo la popolazione del Regno d'Italia più del decuplo di quella della Svizzera, si trova che, nella proporzione della Svizzera, noi dovremmo avere 3 mila rappresentanti, in luogo di circa 10 mila, quanti ne abbiamo effettivamente.

Per le ragioni che furono svolte nel corso di questa discussione converrebbe poter restringere il numero dei rappresentanti di vettori nel nostro paese. Mentre l'attuale regolamento ha posto per limite massimo un rappresentante per ogni comune, col nuovo testo che si propone si porterebbe questo limite ad uno per mandamento.

MORTARA. Io proporrei che si sopprimesse: " sentito il Consiglio dell'emigrazione ".

BODIO. È inutile illudersi; noi abbiamo quasi dieci mila rappresentanti. Il giorno in cui si addiverrà alla limitazione, avremo al Commissariato una tale ressa di raccomandazioni da fare spavento, poichè tocchiamo gli interessi di una quantità di gente, che guadagna. Perciò gioverà poterci confortare della voce autorevole del Consiglio. Non si potrebbe fare al Commissariato un dono più funesto di quello di rimettersi al suo arbitrio. Il Commissariato rifiuta questo dono.

LUZZATTI. Allora pongo ai voti l'articolo così come è stato formulato dal Commissariato. Chi l'approva, alzi la mano.

È approvato.

BIANCHERI. Nell'articolo 71 si propone di aggiungere il seguente capoverso: « È vietato ai noleggiatori d'intestare manifesti, biglietti, circolari ed ogni loro corrispondenza o pubblicazione, altrimenti che col nome, sotto il quale hanno ottenuto la patente di vettore, esclusa ogni indicazione relativa alla Compagnia od all'armatore, da cui hanno preso a nolo i vapori ".

Mi pare così evidente la necessità di questa aggiunta, da non aver bisogno di altre parole. Molti manifesti portavano il nome di qualche Compagnia di navigazione e non quello del vettore, che per noi deve essere il solo responsabile.

LUZZATTI. Pongo ai voti questa aggiunta all'articolo 71. Chi l'approva alzi la mano.

È approvata.

LUZZATTI. L'aggiunta all'articolo 75 l'abbiamo approvata; passiamo alla modificazione dell'articolo 77.

BOSCO. Si tratta di una modificazione all'articolo del regolamento, che riguarda i biglietti di chiamata, cioè pagati all'estero da qualche emigrato che chiama a sè alcuno della sua famiglia.

Non è che una riproduzione sotto altra forma dell'odierno articolo 77 del regolamento, che si è mostrato poco efficace in pratica nelle garanzie stabilite per i possessori di biglietti *prepagati* (*prepaids*).

L'articolo 77 dà certe facoltà all'emigrante possessore di questi biglietti, comperati all'estero e mandati in Italia, ma non fissa con sufficiente precisione la decorrenza dei termini per il preavviso, che egli deve dare al vettore per affermare il proprio diritto di imbarcarsi sul primo piroscafo in partenza del vettore stesso. Inoltre nell'articolo, qual'è attualmente, non è indicato il modo, con cui i biglietti devono essere redatti. Per gli ordinari biglietti di passaggio comperati in Italia, le formule sono opportunamente stabilite nel regolamento. Non così avviene per i biglietti di chiamata. Ora, nel nuovo articolo 77, sono espresse le indicazioni che devono contenere anche questi biglietti; cioè anch'essi devono portare un numero progressivo, il nome del vettore, il prezzo del passaggio marittimo, separatamente dal prezzo dei viaggi ferroviari o da altre spese, il viaggio cui il biglietto dà diritto, la firma dell'agente venditore e via dicendo. Sono altrettante garanzie per l'emigrante, che si deve valere del biglietto. Inoltre è meglio fissata, nel nuovo articolo, la decorrenza del preavviso, la quale comincia dal giorno in cui l'emigrante ha fatto richiesta di ottenere il biglietto di imbarco, presentandosi al rappresentante del vettore.

Coll'articolo così modificato è da sperare che gli inconvenienti, che ora si lamentano di frequente, non abbiano da ripetersi. Bisogna considerare che vi è interesse da parte dei vettori a far sì che i possessori di biglietti prepagati ritardino la partenza, il biglietto essendo stato già pagato, e ad imbarcarli a comodo su questo o su qual vapore per completare il carico, quando non bastino i viaggiatori che hanno comperato il biglietto in Italia.

Pantano. Nell'articolo 77 vi era una disposizione, per la quale il vettore era obbligato a dare due lire per ogni giorno di ritardo nell'imbarco, sempre che il motivo non fosse imputabile all'emigrante. Desidererei sapere se queste disposizioni sarebbero conservate. L'emigrante, che si ammala nel porto e non può prendere imbarco nel primo piroscafo in partenza si deve considerare come avente diritto a questa indennità? La malattia, non essendo imputabile a lui, sarà compresa o no fra i casi che dànno diritto alla indennità?

Bosco. Nell'articolo vi è una disposizione generale in questo senso.

Bodio. Vi sono ora dei vettori che, dopo aver venduti, anche da molto tempo, biglietti prepagati, si trovano a non avere più posti disponibili sui loro vapori per soddisfare agli impegni assunti, ovvero anche non fanno più partire vapori per quella determinata destinazione. Così, per esempio, un

armatore che prima faceva la linea italo-argentina, ed aveva rilasciato per essa biglietti prepagati, cambia la sua linea e non si trova più in grado di imbarcare quelli per cui ha già riscosso in America il prezzo del viaggio. Bisogna imporre a questi vettori l'obbligo di fare partire gli emigranti se non sui loro piroscafi, sopra altri. Nel caso che il nolo per il nuovo vapore fosse minore di quello stabilito per il vapore che avrebbe dovuto trasportare gli emigranti, occorre stabilire che si rimborsi la differenza, salva sempre ogni azione per eventuali danni.

Luzzatti. In massima vedo che tutti aderiscono a questa proposta.

Chi approva l'articolo 77 modificato, salvo a dare una forma definitiva, voglia alzare la mano.

È approvato.

Luzzatti. Passiamo all'articolo 170, che è l'ultimo al quale si propongono modificazioni.

Bosco. All'articolo 170 si propone di fare un'aggiunta, la quale ha per fine di ovviare ad alcuni inconvenienti che si notarono nei viaggi di ritorno. Accade talora che i vettori annuncino un determinato giorno di partenza da un porto estero, e poi ritardino la partenza stessa di tre o quattro giorni. Ciò porta danno agli emigranti, e si hanno frequenti reclami. Ora si stabilisce che il vettore, il quale rilasci per paesi posti al di là dell'Oceano biglietti di viaggio ad emigranti italiani che vogliono far ritorno in patria, debba precisare in essi biglietti il nome del piroscafo e il giorno della partenza. Nel caso in cui la partenza sia prorogata, il vettore sarà tenuto a provvedere le spese di vitto e d'alloggio dell'emigrato giunto al porto d'imbarco, dal giorno della partenza indicato nel biglietto fino a quello in cui la partenza avvenga. In altre parole, si estendono per i porti esteri e per gli emigranti di ritorno gli obblighi che i vettori già hanno per le partenze dai porti italiani.

Luzzatti. Pongo ai voti questa aggiunta all'articolo 170. Chi l'approva, voglia alzare la mano.

È approvata.

Luzzatti. Abbiamo così terminato l'esame delle proposte di modificazioni al Regolamento.

Ora io pregherei il Commissariato di richiamare su di esse l'attenzione del Ministro, affinchè egli se ne renda conto e, se le approva, sia pronto a resistere agli nteressi che si muoveranno contro ed a mantenerle ferme nella loro applicazione.

Chiedo inoltre al Commissariato di seguire con attenzione il corso dei

noli, i quali tendono ora al ribasso. Anche ammesso che il nolo degli emigranti abbia condizioni speciali, esso non può sottrarsi alla legge generale della domanda e dell'offerta.

Grossi. Non posso che confermare quanto ha detto il nostro illustre Presidente. Rammento che l'improvviso rialzo dei noli, avvenuto senza alcuna ragione apparente negli ultimi anni, si attribuì fra l'altro al rincaro del carbone, causato dalla guerra del Transvaal; ma ora è venuta a mancare questa ragione, o pretesto che fosse, ed un ribasso di noli dovrebbe essere reale.

Luzzatti. Raccomando al Commissariato di regolare in tempo questa questione dei noli. Non si deve fare come quelli che, avendo molti fastidi, il più grosso lo lasciano per l'ultimo, invece di prenderlo prima di tutti gli altri. Io insisto, perchè credo che sui noli si siano già fatte delle grandi fortune per il trasporto di emigranti, e forse non vi è stato sufficiente rigore, non per mala voglia, ma perchè ancora non siamo riusciti a sviscerare bene l'argomento.

Grossi. Io vorrei ancora domandare uno schiarimento: queste modificazioni al regolamento sono tutte quelle che il Commissariato ha creduto necessario di introdurvi?

Bodio. No, la materia è sempre allo studio. Abbiamo raccolta già una larga esperienza e ci proponiamo di presentare in seguito altre proposte per modificazioni ad altri articoli del Regolamento.

Luzzatti. Domando se qualcuno di lor signori abbia desideri da esporre o domande da fare, e quando il Consiglio intenda di riunirsi nuovamente.

Grossi. Una questione è rimasta sospesa; chiedo al presidente se abbia intenzione di esaurirla ora, oppure di rimetterne l'esame alle prossime riunioni, quella della tutela sull'emigrazione all'estero, particolarmente nel Brasile. Dopo la recente votazione della nuova legge sull'emigrazione negli Stati Uniti, ed in presenza della crisi di lavoro nell'Argentina, è questione che deve essere seriamente studiata e discussa.

Luzzatti. Di un'altra adunanza del Consiglio avremo bisogno per alcune proposte, e quindi io direi di riunirci un'altra volta fra breve. Intanto pregherei il Commissario generale e il commendatore Bonerba di seguirmi. Il Governo ha fatto studiare la situazione politica della popolazione di Molinella nella provincia di Ravenna, e le conclusioni di questi studi sono im-

portanti; è diminuito il lavoro nelle risaie, lasciando molte persone disoccupate, e quindi maggiormente proclive alla emigrazione. È sorta in quel paese l'idea di formare una Società cooperativa per cercare delle località favorevoli nell'Argentina e portarvi un certo numero di coloni. Il nostro Governo è intervenuto; si sono fatte pratiche col Governo argentino, il quale sarebbe disposto ad aiutare quei nostri connazionali nella ricerca di una sede conveniente. La Società formatasi a Molinella vorrebbe mandare un ingegnere ed un contadino, designati da lei, nell'Argentina per gli studi preliminari. Questi delegati tornerebbero poi in Italia con delle proposte concrete in base agli studi fatti. La Società concede un modesto contributo per le spese di viaggio dei suoi delegati. Vedrà il Consiglio se convenga dare parere favorevole a che si faccia questa spesa di alcune migliaia di lire. Io dichiaro per parte mia di essere favorevole. Può essere questo l'inizio di imprese feconde e di indirizzi più sicuri e consapevoli dati alla nostra emigrazione che in troppo gran parte ora si dirige a caso e senza un programma.

Grossi. Gli studi preliminari tecnici sono come una pregiudiziale, che si deve necessariamente risolvere per qualunque operazione di emigrazione o colonizzazione, che si voglia tentare con probabilità di successo. La questione dell'impianto di una colonia presuppone delle ricerche e degli studi ed anzi aggiungo che, nel caso presente, gioverebbe anche l'invio di un medico per conoscere tutte le condizioni di igiene e di acclimatazione necessarie perchè la colonia progettata possa prosperare. Una stazione commerciale può impiantarsi anche in un luogo poco propizio alla grande acclimatazione; ma io non comprendo l'impianto di una colonia agricola, se prima non sia risoluta favorevolmente la questione dell'acclimatazione dei coloni; il che non può essere detto che da un medico.

Luzzatti. Non avrei difficoltà a che si aggiungesse anche un medico all'ingegnere ed al contadino che la Società di Molinella vorrebbe inviare in missione.

Grossi. Il Governo argentino, in fatto di colonizzazione, cerca anzitutto, e naturalmente, di fare il proprio interesse; ma l'interesse del Governo argentino non collima sempre coll'interesse nostro. Ricordo, per esempio, che il Governo argentino aveva fatto una concessione ad un nostro connazionale, l'avv. Tarnassi, nel Chubut; ed ora apprendo che dei coloni gallesi colà stabiliti da molto tempo, hanno fatto domanda al Governo inglese per essere trasportati al Canadà. Così il Governo argentino aveva caldeggiato dei progetti di colonizzazione della Patagonia, in luoghi remoti ed in paesi soggetti ad inondazioni, ed ora è tornato in ballo il progetto per la colonizzazione del Chaco.

Secondo me, i territori più convenienti per una colonizzazione agricola su vasta scala sarebbero in Argentina quelli del Rio Negro e del Rio Colorado, esplorati per conto del Governo argentino da un ingegnere italiano, il Cipolletti. Ma è venuto un decreto del Ministro d'agricoltura argentino a complicare la questione, colla concessione di quei terreni al primo occupante: decreto di cui si è giustamente allarmata la stampa locale, e che, se non fosse ritirato, frustrerebbe, chi sa per quanto tempo, ogni tentativo di colonizzazione di quelle vaste regioni. Ad ogni modo, ripeto, si vada cauti prima di prendere impegni definitivi; e, soprattutto, si chiami anche un medico a far parte di quella Commissione d'inchiesta.

Pantano. Questa questione mi ha richiamato una lacuna che vi è nell'articolo 39 del regolamento. Se noi vogliamo contribuire alle spese e vogliamo dare al medico un biglietto di 1ª classe, ce ne siamo preclusa la via, poichè l'articolo 39 dice questo: che il Ministro degli affari esteri può domandare il biglietto gratuito di andata e ritorno in 1ª classe, vitto compreso, " a favore di missionari ", solamente dei missionari. Ugual richiesta può fare, su proposta del Commissario generale, in favore di un membro del Consiglio dell'emigrazione o del Commissariato, di un funzionario da questo dipendente, di un delegato del Tesoro o di uno del Banco di Napoli, a scopo d'ispezioni, d'informazioni nell'interesse della emigrazione, ecc.

Bisognerebbe modificare questo articolo aggiungendo alle parole: di un funzionario dipendente dal Commissariato, " di un inviato in missione ". Se vogliamo mandare un medico, quando avesse viaggio e vitto gratuiti, si sarebbe concorso per quattro quinti alla spesa senza assottigliare le riserve del Commissariato.

Bodio. Si potrà mettere una disposizione di questo genere fra le proposte attuali di riforma del regolamento e darvi corso senza ritardo. Basterà nell'articolo 39, dove si dice che il Commissariato può fare richiesta di un biglietto gratuito " per un membro del Consiglio dell'emigrazione o del Commissariato, o di un funzionario da questo dipendente ", aggiungere le parole: " o di uno speciale delegato ". Ciò varrebbe ad agevolare l'invio di persone incaricate temporaneamente di una missione. E questa aggiunta potrebbe farsi senza aggravare gli oneri che hanno presentemente le società di navigazione, poichè rimarrebbe sempre fermo l'ultimo comma dello stesso articolo 39, che dice: " In ogni caso la richiesta sarà limitata per ciascun vettore a due biglietti di andata e due di ritorno all'anno ".

Nel fatto poi è da avvertire che il Commissariato fece un uso ristrettissimo di questa facoltà, per modo che l'onere derivato da questo capo ai vettori è minimo.

MORTARA. Due parole sole. Mi compiaccio di vedere che le conclusioni dell'ultima seduta sul modo con cui il Consiglio voleva difendere l'emigrazione, sono state tenute in conto, tanto che oggi si è venuta a fare questa proposta, che risponde a quel concetto. Si tratta di agricoltori, ed il Commissariato deve studiare verso quali paesi sia meglio dirigerli. È un esperimento che si fa, e ciò entra perfettamente nelle mie idee.

Colgo l'occasione per fare una raccomandazione. Ho visto che si studiano dei progetti di ricoveri per gli emigranti nei porti di Genova e di Napoli. Io mi permetto di sottoporre al Commissariato una considerazione. La spesa per tali costruzioni dovrebbe essere di parecchie centinaia di mila lire. Ora io dico che i denari raccolti per mezzo della tassa sugli emigranti sarebbe meglio si spendessero nel cercare di collocare utilmente gli emigranti nei paesi esteri, anzichè nell'edificare due grandi alberghi per uno o due giorni di dimora di coloro che stanno per imbarcarsi.

Del resto la legge dice bensì che tali ricoveri siano da costruire, ma non precisa il tempo, ed io credo che non ci sia grande urgenza. Più che di edificare il ricovero per gli emigranti alla vigilia della partenza, io mi curo degli altri bisogni dell'emigrante. Perciò mi permetto di pregare il Commissariato di non impegnarsi in spese per ricoveri, senza sentire prima il Consiglio dell'emigrazione.

È una semplice raccomandazione che faccio, non essendo questo tema dei ricoveri all'ordine del giorno per la seduta odierna.

LUZZATTI. Non possiamo impegnarci per ora in una risoluzione di questa questione; la quale è gravissima, poichè ci sono già degli impegni presi innanzi alla Camera, con dichiarazioni esplicite del Ministro degli esteri. Tuttavia l'argomento ritornerà certamente al Consiglio ed avremo agio di dare il nostro parere.

GROSSI. Vorrei pregare il Presidente di mettere all'ordine del giorno, per una prossima seduta del Consiglio, anche la questione delle Cooperative agricole, non solo in rapporto all'emigrazione, ma in relazione alla questione delle Opere pie, in quanto queste possano venire in aiuto della colonizzazione agricola, all'interno ed all'estero.

LUZZATTI. Essendo esaurito l'ordine del giorno, la Presidenza avviserà quando creda opportuno di convocare il Consiglio per una nuova sessione.

Sessione 3ª

Sedute dei giorni 25 e 26 novembre 1902

Seduta del 25 novembre 1902.

Sono presenti i signori: Astorri, Barzilai, Bodio, Buonerba, De' Negri, Gambetta, Grossi, Luzzatti, Mortara.

Scusa la propria assenza l'on. Pantano.

Assistono alla riunione i commissari Biancheri e Bosco, il cav. Pelucchi ed il cav. Cazzulini.

Intervengono alla riunione, per invito del presidente, l'on. deputato Luigi Morandi, membro della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione; il comm. Sabbadini, segretario generale della Navigazione Generale Italiana; il signor Ottavio Zino, armatore di Genova; il cav. Federigo Vaccaro, presidente della Federazione degli armatori italiani; l'on. Antonio Maffi, ex-deputato, rappresentante della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

Luzzatti. Esporrò brevemente i motivi pei quali fu indetta la presente riunione del Consiglio.

Fino dall'estate scorsa cominciarono le proteste dei vettori di emigranti contro la fissazione dei noli fatta per l'ultimo quadrimestre di quest'anno. Il presidente del Consiglio dei Ministri ed il Ministro degli affari esteri, ai quali una rappresentanza di armatori si rivolse per reclamare contro i prezzi dei noli fissati con decreto ministeriale, e per invocare l'abolizione o una modificazione dell' articolo 14 della legge sull' emigrazione, promisero di sottoporre la grave questione al Consiglio dell'emigrazione. A tale scopo siamo qui convocati, e siccome, prima di prendere una deliberazione, bisognerà ascoltare e vagliare con ogni imparzialità gli argomenti delle due parti in causa, così ho creduto opportuno di invitare a questa adunanza il

comm. Vaccaro, presidente della Federazione degli armatori italiani e il comm. Sabbadini, segretario generale della Navigazione Generale Italiana, ai quali si è accompagnato l'armatore signor Ottavio Zino. Questi signori ci diranno le ragioni sulle quali credettero di poter fondare le loro proteste e che, secondo essi, militano a favore di un aumento dei noli fissati dal decreto ministeriale. Ho invitato pure l'on. Maffi, quale rappresentante della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso, il quale esporrà i motivi che indussero la Lega medesima a dichiararsi favorevole, nell'interesse degli emigranti, alle riduzioni dei noli proposte dal Commissariato e adottate dal Ministro per il terzo quadrimestre dell'anno in corso, ed anche a raccomandare ulteriori diminuzioni.

Assistendo a questa discussione in contraddittorio, il Consiglio dell'emigrazione potrà formarsi un concetto preciso dell'attuale situazione e proporre al Ministro, a ragion veduta, i provvedimenti opportuni.

È da notarsi che in gran parte la stampa italiana, quella della capitale in ispecie, fatte poche eccezioni, fin dall'inizio della controversia, ha dato il suo appoggio piuttosto ai vettori che agli emigranti. Ciò non deve influire sulle deliberazioni che sarà per prendere il Consiglio, potendo accadere (e se ne ebbe qualche esempio anche recente) che una parte della stampa non rispecchi fedelmente nè l'opinione pubblica, nè l'opinione del legislatore, nè il bene inteso interesse generale.

Do quindi la parola agli interessati, che invito ad esporre le loro ragioni: in base a queste il Consiglio si prepara a deliberare, con la maggiore imparzialità.

VACCARO. Ringrazio il Consiglio pel cortese invito. Prevengo che non potrò interloquire che sulla questione d'indole generale, essendo io poco al corrente delle questioni di dettaglio, sulle quali potrà fornire maggiori schiarimenti il collega Zino, rappresentante dell'Associazione marittima italiana.

Io non sono vettore, ed ascrivo ciò a mia fortuna, perchè, armatore d'un vàpore e d'un veliero, mi è riservata la mia libertà d'azione e posso esercitare la mia industria senza vincoli e senza pastoie.

La legge sull'emigrazione fu da noi salutata, al suo nascere, come quella che avrebbe dato all'emigrante una valida tutela, e lo avrebbe messo in condizioni di essere protetto ed accompagnato a quei lidi lontani, dove egli si reca in cerca di sorte migliore; ma nessuno degli armatori supponeva che con l'applicazione di questa legge, e soprattutto dell'articolo 14, si potesse trovar modo di vincolare quella libertà di commercio, di restringere quella sfera di azione, delle quali l'industria marina ha assoluto bisogno, non solo per prosperare, ma per vivere.

L'articolo 14, nella sua letterale espressione, non fornirebbe all'autorità tutoria che il mezzo di richiamare nel giusto e doveroso limite quelli fra i vettori che l'avessero oltrepassato. Se tale fosse, come dev'essere, lo scopo dell'articolo 14 (quantunque molto si potrebbe dire al riguardo), gli armatori lo avrebbero accettato. È assai difficile, per non dire impossibile, fissare i noli per gli emigranti per le varie destinazioni per un periodo anticipato di quattro mesi. A me stesso, che ho sempre vissuto la vita del mare, che sono al corrente di tutte le vicissitudini del commercio marittimo, riesce difficile combinare noleggi marittimi a così lunga distanza di tempo, e, quand'anche raggiungessi l'intento, non sarei mai sicuro di aver tutelato il mio interesse.

Una parvenza di minaccie di ostilità, uno sciopero di operai o di minatori, la chiusura di qualche porto, sono fattori che possono contribuire a portare una variazione tale sul mercato dei noli, da rendere vana od impossibile qualunque previsione.

Vi sono poi altri fattori positivi, dei quali già subiamo le conseguenze, e che riuscirono di maggior aggravio alla marina mercantile. Così, per esempio, gli aumenti di salari al personale di bordo ed agli scaricatori e lavoratori dei porti, quali risultati di scioperi avvenuti e, purtroppo, ancora minacciosi sull'orizzonte commerciale marittimo; la legge sugli infortuni del lavoro. legge provvida e da noi invocata, ma che peserà su questa industria in modo eccessivo, perchè porterà dei provvedimenti non adeguati allo scopo, e soprattutto non corrispondenti alle condizioni tecniche dell'industria stessa.

L'industria marinara ha bisogno della massima libertà d'azione per poter esercitare il mandato che il mondo commerciale le affida. Ma ciò non basta: ha pur d'uopo della massima protezione, ed a questo riguardo constato dolorosamente come gli armatori italiani, fidando in una legge dello Stato che elargiva i premi di navigazione, abbiano lanciato in mare potenti navi, che oggi sono passive, perchè vennero menomati quei provvedimenti protettori che essi avevano il diritto di ritenere intangibili.

Mentre la marina italiana attraversa questa crisi, le nazioni rivali largheggiano alle loro navi ogni maniera di protezione economica, e le mettono in condizione di poter navigare con noli molto bassi.

La nostra marina mercantile, ove non intervengano pronti ed energici provvedimenti, cesserà purtroppo di esistere, minata, com'è, nella sua vita dalle marine rivali, e soprattutto dalla marina francese, le quali vengono ai nostri porti, portano via il commercio di casa nostra; e noi, impotenti a combattere, dovremo subire fino in fondo la sconfitta economica.

Potete immaginare l'Italia senza marina? Quando darete alla marina nazionale il diritto di chiamare l'Italia matrigna, essa troverà altre bandiere che copriranno le sue navi, dando loro aiuto e protezione. Siccome ad essa

è dato per campo di azione il mare, voi comprenderete come potrà sempre trovare un lembo di altre regioni in cui vivere e prosperare.

ZINO. Alle idee svolte dall'egregio collega Vaccaro, con profonda conoscenza dei bisogni e delle aspirazioni della nostra marina mercantile, farò seguire alcune considerazioni, che più particolarmente si riferiscono alla emigrazione.

E dirò, pur facendo voti (anche a nome dell'Associazione marittima di Genova, che ho l'onore di rappresentare) che l'articolo 14 della legge sull'emigrazione venga abrogato, che i noli, così come furono stabiliti dall'onorevole Commissariato dell'emigrazione prima e da S. E. il Ministro degli affari esteri poi, per il quadrimestre in corso, non solo non permettono alle Compagnie di navigazione, nè agli armatori, di ricavare dall'esercizio della loro industria quel lucro che avrebbero il diritto di attendersi, ma, nella maggior parte dei casi, sono cagione di perdite effettive.

Per quanto riguarda me personalmente, devo dichiarare che il vapore " Attività ", partito nello scorso aprile per Nuova York con circa 750 emigranti, che rappresentavano il suo completo carico, e quindi nelle migliori condizioni possibili, non lasciava alcun profitto, anzi, se non erro, una piccola perdita.

Secondo il nostro modo di vedere, nello stabilire i prezzi si dovrebbe usare il sistema della scala mobile, la quale accordasse la facoltà di praticare un prezzo maggiore, quando, ad esempio, un vapore partisse con un minimo, poniamo, di 250 passeggieri, ed un prezzo minore, quando i passeggieri fossero più di 500 ed anche 1000, poichè è evidente che le spese generali di un vapore, quali il carbone, le spese di porto, i diritti, le paghe e il vitto dell'equipaggio, ecc., sono le stesse, tanto nell'un caso che nell'altro, eccezione fatta pel vitto dei passeggieri, il quale solo è in proporzione del numero di questi.

Nè bisogna perdere di vista che ben altre sono le condizioni che regolano oggi il trasporto degli emigranti, in confronto di quelle che erano in vigore negli anni scorsi, quando i prezzi erano molto più bassi. Pur tenendo nella debita considerazione gli oneri derivanti dalla tassa di 8 lire per ogni emigrante, dalle competenze spettanti, sotto diverse forme, al medico militare, ed altri che credo inutile enumerare, giova in principal modo considerare che la legge del 1888 assegnava ad ogni emigrante un metro quadrato di spazio nel primo corridoio, purchè l'altezza fra ponte e ponte non fosse inferiore a metri 2. 25; mentre quella attualmente in vigore prescrive che ad ogni emigrante siano assegnati metri cubi 2. 75, e con questa irrazionale restrizione, che, nel calcolare la cubatura delle stive,

non si è tenuto conto dell'altezza da ponte a ponte, quando questa superi i metri 2. 50. Se a ciò si aggiunga la perdita di spazio derivante dalle più ampie infermerie, che da due furono portate a quattro, le latrine sotto il ponte col relativo corridoio di accesso, ecc., io non temo di affermare che la capacità di un piroscafo fu ridotta di più del trenta per cento (1).

Confido pertanto che di tutto ciò sarà tenuto il debito conto nello stabilire da ora in poi i noli, e conchiudo facendo istanza che nel Consiglio dell'emigrazione, del quale fanno parte i rappresentanti di cinque Ministeri, delle Società cooperative e di mutuo soccorso, possano pure avere una rappresentanza la " Federazione degli armatori „ e " l'Associazione marittima italiana.

Sabbadini. La descrizione fatta dal comm. Vaccaro delle tristi condizioni in cui si svolge attualmente l'industria dei trasporti marittimi, mi dispensa dall'aggiungere altre considerazioni a quelle da lui enunciate per dimostrare quanto sia necessario di non gravare maggiormente un'industria che deve annoverarsi fra le più gloriose ed importanti del nostro paese.

Mi limiterò ad accennare a talune circostanze di fatto, che in questi ultimi tempi hanno grandemente contribuito a rendere più difficile lo svolgimento dei traffici marittimi: voglio dire gli scioperi, colle loro dannose conseguenze; la crisi economica dell'Argentina, che ha immobilizzato la corrente di affari coll'Italia, l'irrisoria misura a cui furono ridotti i premi

(1) Questa affermazione è priva di fondamento e si confuta colle seguenti osservazioni:

1° Il delegato dell'Associazione marittima di Genova confronta le disposizioni del nuovo regolamento sull'emigrazione, del 1901, con quelle del regolamento marittimo del 1879 (richiamate nella legge del 1888) come se quest'ultimo fosse stato ancora in vigore nel 1901. Sta invece di fatto che il regolamento del 1879 era stato surrogato da quello del 20 maggio 1897, il quale, *quattro anni prima che uscisse la legge sull'emigrazione*, regolava già la capacità in cuccette, in ragione dello *spazio cubico* e non più in ragione dell'*area*.

2° Le verificazioni fatte danno modo di asserire che la differenza non eccede, confrontando i termini delle due leggi, il 5 per cento, quota ben lontana dal 30 per cento. Aggiungasi che in molti casi gli armatori hanno dovuto montare meno cuccette di quello che consentano le norme italiane, e ciò per effetto della legislazione americana. Tutto ciò senza contare che solo in caso di nave piena si verrebbe a risentire il danno della diminuzione, caso che, ad esempio nei viaggi per l'America del Sud non si verifica quasi mai.

3° Non è vero che per le infermerie occorra maggiore spazio di prima, giacchè l'innovazione si limita al fatto che *lo stesso spazio* dev'essere separato in quattro ambienti, anzichè in due.

4° Le latrine sussidiarie sotto coperta sono prescritte nel numero di *due*, il che importa una diminuzione di spazio insignificante.

(*Nota del Commissariato*).

di navigazione con la nuova legge modificatrice di quella del 23 luglio 1896, proprio nel momento in cui altre potenti nazioni decretavano leggi altamente protettive (e a questo riguardo basterà che io ricordi come una Compagnia francese ha messo ultimamente sulla linea di Nuova York un piroscafo di nuova costruzione, pel quale riceve dal proprio Governo un premio di navigazione, per ogni viaggio, di oltre fr. 60,000); la sempre crescente concorrenza esercitata dalle bandiere estere, le quali vanno disputandosi con supremo ardimento il dominio dei traffici, fortemente aiutate e sostenute dai rispettivi Governi, ed infine, per tacere di altre, il minacciato divieto, da parte degli Stati Uniti, dell'immigrazione degli analfabeti, i quali raggiungono purtroppo il 48 per cento delle nostre popolazioni meridionali e l'11 per cento di quelle del settentrione.

A queste gravi iatture si aggiunse ora la legge sull'emigrazione, del 31 gennaio 1901; la quale, ispirata al nobile concetto di tutelare gli emigranti, non ha corrisposto alle giuste aspettative del legislatore, poichè in pratica si è dimostrata vessatoria per gli armatori, a tutto profitto degli agenti di emigrazione, agli abusi dei quali avrebbe dovuto invece precipuamente ovviare, sottraendo gli emigranti alla loro dannosa influenza.

Quali siano gl'inconvenienti principali derivanti dalla legge in esame, e quali i provvedimenti da adottarsi per una giusta ed equa modificazione di essa, risulta da un memoriale compilato a cura della Federazione degli armatori italiani, sedente in Genova, a suo tempo presentato alle Autorità competenti. Per ora mi soffermerò soltanto sull'esame dell'articolo 14 della citata legge, come quello che ha dato luogo alle principali discussioni, osservando che, a parer mio, detto articolo dovrebbe essere abolito o convenientemente riformato; ed intanto, in via provvisoria, interpretato ed applicato secondo gl'intendimenti che hanno guidato il legislatore nel formularlo.

Difatti, non trattasi qui di una disposizione di ordinaria amministrazione, ma bensì di un'arma che il legislatore ha voluto fornire al potere esecutivo per servirsene in circostanze eccezionali, cioè in caso di coalizioni fra gli armatori, intese a far aumentare con artificio i noli.

Questo articolo, a parer mio, è una sanzione contro gli abusi, la quale non dovrebbe mai essere invocata per danneggiare gli armatori nel loro diritto di stabilire i noli a seconda delle condizioni del mercato e della concorrenza, di cui sono diretta funzione.

E qui gioverà ch'io accenni brevemente agli elementi di fatto ed alle circostanze molteplici che concorrono nella determinazione del costo del trasporto, e quindi del prezzo di esso, che non può farsi con criteri assoluti.

Io non so se l'on. Commissariato abbia sentito il parere di tutte le rappresentanze e di tutti gli uffici indicati dall'articolo 14 in esame, ovvero se,

avendoli interpellati, abbia tenuto conto delle considerazioni da essi svolte nella determinazione del prezzo di trasporto.

So però che, ad esempio, le risposte date dalle Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane non erano concordi, poichè la Camera di commercio di Genova si è pronunciata in senso favorevole agli armatori, mentre quelle di Napoli e Palermo si sono pronunciate in senso diverso, e ciò per ragioni speciali che passo ad indicare.

La Camera di commercio di Palermo, se ben m'appongo, ha subordinato il suo avviso, favorevole agli armatori, al fatto che questi stabiliscano delle partenze dirette da quel porto; quella di Napoli si sarebbe invece pronunciata a favore degli emigranti, pel fatto che quell'ambiente si disinteressa completamente di quanto riguarda l'industria marittima, preferendo dedicarsi allo sfruttamento diretto del traffico degli emigranti prima dell'imbarco.

Ora a me sembra che, fra i vari pareri discordi, l'on. Commissariato avrebbe dovuto tenere in maggior conto l'opinione della Camera del nostro maggior centro commerciale, come quella che, per condizioni di fatto, di luogo e di circostanze, è più di ogni altra in grado di esprimere un giudizio corrispondente alla realtà delle cose.

Così pure ignoro se l'on. Commissariato abbia opportunamente sentite le autorità consolari all'estero, e specialmente quelle dei porti, donde si svolge un traffico simile. Alludo specialmente ai porti del Nord Europa, ed in particolare al porto di Amburgo, dal quale mi consta, senza fallo, che si praticano per Nuova York prezzi superiori a quelli praticati dai porti italiani, mentre il percorso marittimo è minore, ed inferiore è anche il costo del principale elemento di consumo pei piroscafi, cioè il combustibile.

Presento, a conforto di quanto ho esposto, una tabella dimostrativa dei prezzi e delle distanze dai porti del Nord Europa in confronto di quelli del Mediterraneo.

E neppure tali notizie e pareri potrebbero bastare per giudicare equamente intorno alla misura del prezzo di trasporto, poichè altri elementi di capitale importanza devono intervenire a stabilirla.

A tacere di molti altri, citerò i principali.

Fra questi, essenziale è il fatto della variabilità del numero dei passeggeri da trasportare, in confronto dell'onere costante che l'armatore incontra per spese di carbone, assicurazione paghe e panatiche, ancoraggio, diritti vari, ammortamento, ecc. Altri fattori: le spese portuali, oltre ogni misura gravissime nei porti americani; il maggior costo delle costruzioni moderne ed il loro più dispendioso esercizio, causa l'aumentata velocità; infine tutte e svariate concorrenze, specie nei viaggi di ritorno, da parte di vapori che

sfuggono a qualsiasi sanzione di legge, e che, pur di assicurarsi comunque un nolo d'uscita, accettano passeggeri a qualsiasi condizione.

Altri oneri non indifferenti derivanti dalla nuova legge, e tutti gravanti sul prezzo di trasporto, a carico degli armatori, sono:

a) la tassa di lire 8 imposta per ogni emigrante in partenza dall'Italia;

b) le spese di stipendio, competenze, mantenimento ed alloggio ai regi commissari, che in un solo anno, fra Navigazione Generale Italiana e Veloce, ascesero ad oltre lire 350,000 (1);

c) il diminuito numero di cuccette per ogni piroscafo in confronto di quanto permetteva l'antica legge, e che può valutarsi al 10 per cento circa;

d) il maggior vuoto sottratto alle stive dal bagaglio in dipendenza del maggior quantitativo in franchigia di nolo consentito agli emigranti (5/10 di metro cubo, anzichè 3/10);

e) il mantenimento degli emigranti nel giorno anteriore a quello della partenza, ecc.

Agli oneri predetti altri se ne debbono aggiungere, che, per quanto abbiano carattere eventuale, non mancano di verificarsi frequentemente, gravando anch'essi, più o meno, sul costo del trasporto.

Eccoli:

1° le reiezioni di emigranti alla visita nei porti di partenza;

2° le reiezioni nei porti di destinazione e il conseguente rimpatrio;

3° le sentenze arbitrali, che nella maggior parte dei casi, ancorchè ingiuste, ricadono a carico dei vettori;

4° le responsabilità inerenti al trasporto del bagaglio (al quale riguardo ricorderò che recentemente un piroscafo della Navigazione Generale Italiana a Nuova Orleans ebbe minacciato il divieto di partenza se il comandante non avesse pagato una forte somma a titolo d'indennizzo a due emigranti, dei quali non si rinvenne il bagaglio, e che chiedevano complessivamente oltre 8000 lire, asserendo contenere i colli smarriti effetti di valore ed oggetti preziosi);

5° le responsabilità civili a cui i vettori sono esposti per infortuni a bordo, investimenti, naufragi, ecc.;

---

(1) Questo calcolo è grandemente esagerato, come si dimostra nell'appendice al verbale della seduta del 26 novembre 1902, sotto il titolo: " Calcolo della spesa effettiva derivata a tutti i 17 vettori, italiani ed esteri complessivamente, per effetto della disposizione che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario sui piroscafi che trasportano emigranti ".

(Nota del Commissariato).

6° le spese per quarantene, soste nei porti in caso di avarie ed altre eventuali.

Da tutte le considerazioni che ho esposte, risulta quanto sia difficile determinare con esattezza ed equità i limiti entro i quali i noli possono giudicarsi più o meno rimunerativi, giudizio che solo i singoli armatori, tenendo conto delle condizioni intrinseche del rispettivo materiale e della differente organizzazione dei servizi, sono in grado di emettere con cognizione di causa, essendo essi soli competenti a valutare tutti i fattori che concorrono, come ho già detto, alla determinazione del costo vero del trasporto. Essi soltanto possono tener conto di altre considerazioni di ordine speciale, ma di non minor valore, quali, ad esempio, la necessità di proporzionare i proventi delle stagioni di calma con quelli delle epoche di maggior traffico, per stabilire un giusto equilibrio, che escluda ogni sacrificio eccessivo di vitali interessi.

I sostenitori della tesi opposta hanno confortato le loro argomentazioni. citando il fatto che gli armatori corrispondono spesso larghe provvigioni ai rappresentanti.

Ma essi hanno dimenticato che queste provvigioni sono un'arma di concorrenza, imposta da una dolorosa condizione di cose, sulla quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Commissariato, affinchè nell'opera importante a cui si è accinto, della tutela degli emigranti, provveda a disciplinare questa materia, in guisa da non pregiudicare gl'interessi degli armatori di fronte a quelli dei rappresentanti; i quali in qualche comune si sono riuniti in *trusts*, passandosi gli emigranti in modo da convergerli sui piroscafi di quell'armatore che corrisponde ad essi una più larga provvigione.

Ho già accennato alla forte spesa pei commissari regi, che va a carico dei vettori, ed a questo riguardo giova notare come l'istituzione di tali commissari siasi dimostrata in pratica non sempre rispondente allo scopo, e come l'opera loro talvolta, per eccesso di zelo o per soverchia rigidezza nello svolgimento delle loro attribuzioni, sia tornata pregiudizievole.

Sovente, difatti, gli armatori hanno dovuto subire le esigenze dei commissari; talvolta anche in opposizione alla legge, come il divieto d'imbarco alle donne gravide; ordini arbitrari per acquisto di medicinali ed istrumenti chirurgici, disposizioni di sbarco, con relative spese a carico degli armatori, laddove antiche consuetudini disponevano diversamente. Alludo per questo oggetto ad un caso recentemente occorso a Montevideo.

Concludendo, visto che, dall'epoca in cui è entrata in vigore la nuova legge fino ad oggi, nessun inconveniente si è verificato, nè alcun abuso da parte degli armatori si è avuto deplorare, io ritengo che l'Autorità dovrebbe

precipuamente svolgere l'opera sua a favore degli emigranti, come ha fatto finora, per sottrarli in Italia all'ingordigia di speculatori e per indirizzarli e proteggerli nei paesi ove si dirigono, mentre, per quanto riguarda il loro trasporto, non ritengo giustificate le preoccupazioni dell'onorevole Commissariato. Esprimo perciò i seguenti voti:

a) che, in attesa che vengano ripresi in esame la legge e il regolamento, per introdurvi quelle modificazioni sostanziali che siano riconosciute necessarie, venga intanto applicato l'articolo 14 con quella correttezza e larghezza di vedute, che sole possono assicurare il migliore svolgimento dei trasporti a vantaggio anche degli emigranti;

b) che gli armatori siano interpellati in tutte le questioni tecniche inerenti all'applicazione della legge, come quelli che sono meglio in grado di dare utili suggerimenti, per la pratica conoscenza che hanno delle cose attinenti a questo genere di traffico;

c) che venga egualmente disciplinata la questione delle provvigioni, in guisa da non pregiudicare gl'interessi dei vettori di fronte a quelli dei rappresentanti;

d) che siano aboliti i commissari viaggianti, o sia per la meno diminuito l'onere relativo a carico degli armatori.

Luzzatti. Non ci occupiamo per ora del mantenimento o dell'abolizione dell'articolo 14, che involgerebbe una gravissima questione. Occorre una conveniente divisione di lavoro, trattandosi di problemi che devono essere studiati con cura. Ad ogni giorno la sua fatica. Esamineremo più tardi anche le altre questioni di interpretazione che si riferiscono all'articolo 14, sebbene io abbia sempre ritenuto e ritenga che l'articolo stesso si debba applicare tal quale è scritto.

Per ora prego di tenerci all'argomento del modo seguito nell'applicazione di questo articolo 14 della legge.

Sabbadini. Io ho sempre ritenuto che l'applicazione dell'articolo 14 si dovesse limitare ai casi di coalizione fra le Compagnie; nè so capire come il detto articolo si possa applicare nel modo come è stato applicato dal Commissariato, cioè con una fissazione periodica di prezzi massimi fuori di quelle circostanze eccezionali. Si tratta di affari commerciali veri e propri, che dovrebbero essere regolati, come qualunque altro affare di commercio, soltanto dalla domanda e dall'offerta. Io quindi chiedo che si veda se sia stata applicata bene la legge, o se, invece, il legislatore, nello stabilire questo articolo, abbia inteso che il Commissariato potesse servirsene solo nel caso di coalizioni.

Luzzatti. Faccio al comm. Sabbadini una domanda per chiarir meglio la questione. Supponga che non ci fosse il Commissariato, e che si dovessero fissare i noli; io comprendo che vi possano essere delle ragioni che determinano i noli in un dato momento, ma non comprendo che i noli possano essere fissati dall'armatore, secondo che la nave abbia pagate, o no, le spese di ammortizzazione. È in balìa di chi possiede la nave di fissare il nolo, che il consumatore deve subire, oppure questo nolo deve sottostare a certe leggi?

Sabbadini. Io dicevo essere questa una questione economica, che dipende dalla domanda e dall'offerta. Se si offre una merce, che rappresenta un valore superiore a quello della merce offerta da un altro, se si offre un vapore, che ha maggiore velocità, e quindi maggior consumo di carbone, è naturale che questo vapore debba valere di più ed i noli essere più alti. Quando ebbi l'onore di essere ricevuto da S. E. il presidente del Consiglio, si accennò ai criteri dai quali erano stati guidati il Commissariato e il Consiglio superiore di marina nello stabilire i noli e nell'affermare che un nolo è alto o basso. Io dubito che, anche in base al regolamento sull'emigrazione, non siano state osservate le norme stabilite per la determinazione dei noli, giacchè, se si fossero sentite le Camere di commercio di Genova, Napoli e Palermo e i consoli all'estero, si sarebbero rilevati fatti importanti, ad esempio quello che la Società Amburghese e il Lloyd germanico fanno dei noli di oltre 200 lire per passaggi in 3ª classe da Amburgo e da Brema agli Stati Uniti per un percorso che è la metà di quello da Napoli a Nuova York. Ove avesse tenuto conto di questi fatti, il Commissariato avrebbe potuto modificare le sue conclusioni.

Bodio. Furono interrogate le Camere di commercio e i consoli, secondo quanto richiedono la legge e il regolamento; e furono tenuti presenti anche i noli praticati dalle Società tedesche. Nella relazione pubblicata nel *Bollettino dell'emigrazione* sono riassunti i rapporti e i pareri di quelle Autorità, sono indicati i prezzi dei noli nei porti esteri. Solamente è da dire che il Commissariato ne trasse conclusioni diverse da quelle che avrebbero preferito alcuni nostri vettori.

Sabbadini. Io ritenevo che i consoli non fossero stati consultati; confesso che non ho visto il Bollettino pubblicato dal Commissariato. Ad ogni modo il percorso tra Nuova York, Brema ed Amburgo essendo più breve di quello tra Nuova York e Genova, pensavo che questo elemento di fatto dovesse concorrere nella determinazione dei noli. Prego quindi di scusarmi

Luzzatti. Naturalmente ella sviluppa il suo ragionamento in un senso un po' diverso da quello del Commissariato, e noi siamo qui giudici imparziali. Ella ha accennato a tutti gli oneri che gravano la marina mercantile; ha accennato alle condizioni odierne della marina, agli scioperi, alla crisi argentina ed alle perdite che gli armatori risentono in conseguenza di questa crisi. Ma io domando: queste perdite non sono compensate dalla corrente emigratoria verso gli Stati Uniti?

Sabbadini. No, perchè, malgrado il cessato movimento migratorio verso il Plata, la Navigazione Generale Italiana ha mantenuto in servizio i piroscafi di quella linea, l'esercizio dei quali diventò passivo. E ciò perchè gli elementi di costo della navigazione sono gli stessi, qualunque sia il numero degli emigranti trasportati; mentre, d'altra parte, essendosi la corrente d'emigrazione rivolta al Nord America, la Società ha dovuto mettere su questa linea altri piroscafi, incontrando le spese relative.

Tengo a ripetere che la linea di Nuova York, esercitata dalla Navigazione Generale, si trova in tali condizioni, che oggi, se si domandasse un posto per andare a Nuova York, si dovrebbe rispondere che tutti i posti sono già presi; il che prova che la bandiera italiana tiene fronte alla concorrenza straniera. La Navigazione Generale Italiana ha speso oltre 18 milioni su quella linea, senza avere alcuna sovvenzione dal Governo, e queste spese debbono essere ammortizzate. I vapori delle Compagnie estere, che fanno questo traffico, come, per esempio, il " Trave " del Norddeutscher Lloyd, sono in parte lo scarto delle rispettive flotte.

Bodio. Non si possono chiamare materiale di scarto i vapori del Norddeutscher Lloyd, i quali, se non sono fra i migliori che possiede quella Società, sono altrettanto buoni quanto i migliori della Navigazione Generale. Ammettendo che il capitale di quei vapori del Lloyd germanico sia stato in gran parte ammortizzato, non ne viene la conseguenza che essi facciano un cattivo servizio e che debbano classificarsi, pei noli, al disotto di quelli delle principali società italiane.

Sabbadini. Quanto agli oneri che gravano sulla marina mercantile, oltre a quelli accennati, abbiamo da tener conto dei casi di infortuni degli emigranti, pei quali l'autorità giudiziaria, da qualche tempo a questa parte, ha preso l'abitudine di far pagare tre volte quello che si pagava prima. Abbiamo di più la spesa dei commissari di bordo, spesa che, come ho già detto, da un anno a questa parte, tra Veloce e Navigazione Generale, ha portato 350 mila lire in cifra tonda. Abbiamo inoltre che la maggior parte dei com-

missari di bordo, e questo va detto a loro lode, fanno il proprio dovere; ma ve ne sono altri, i quali interpretano a proprio modo il regolamento e fanno continue vessazioni agli armatori.

Aggiungo che si dovrebbe disciplinare la materia delle provvigioni ai rappresentanti, nel senso di limitarle al minimo possibile.

Zino. Mi sia permesso di fare una riserva sopra quest'ultima osservazione del comm. Sabbadini. Questa sua idea, se fosse accolta, limiterebbe la libertà di commercio. Ora, siccome si domanda libertà per tutti, io domanderei libertà completa anche per i rappresentanti. Se il rappresentante potesse spendere la propria attività per conto di chiunque, io sarei d'accordo con quanto ha detto il Sabbadini; ma se questo rappresentante non può lavorare che per una data Società, come potrà ricavare dal suo lavoro quanto gli basti per vivere, se non si ammette una certa larghezza nelle provvigioni?

Quindi io dico: o lasciamo che il rappresentante lavori per chiunque egli voglia e allora si potrà circoscrivere il suo benefizio; ma, se egli non deve lavorare che per un solo individuo, mentre si richiede da lui ogni specie di garanzia, come potete fissare la provvigione, per esempio, in cinque lire?

Vi sono rappresentanti, che vivono in paesi in cui l'emigrazione è scarsa e dove non verrebbero a guadagnare più di 15 lire al mese. Disciplinamo pure questo servizio, ma diamo modo a questa gente di guadagnare quanto basti loro per vivere. Se vogliamo limitare la provvigione, si dia ai rappresentanti la possibilità di lavorare per parecchi vettori ad un tempo.

Bodio. Faccio notare che sulla questione se convenga mettere dei limiti alla misura delle senserie agli antichi subagenti, che oggi si chiamano rappresentanti, il comm. Sabbadini, che parla in nome della Navigazione Generale, vede le cose in modo affatto diverso da quello dell'armatore Zino. La Navigazione Generale, anche in una memoria scritta, indirizzata il giorno 7 di questo mese al Commissariato, invocava un provvedimento che limitasse tali provvigioni. Leggo un passo di quella memoria che dice: " Abbiamo sempre ritenuto che la limitazione delle provvigioni agli agenti rappresenti, non solo una garanzia a favore degli emigranti, ma, al tempo stesso, una garanzia per gli armatori, e noi per i primi saremmo lieti se disposizioni più precise intervenissero su questo punto e se opportune ed esplicite sanzioni fossero comminate pei contravventori. "

Adunque, se il Commissariato cercasse di porre dei limiti alla misura delle retribuzioni ai rappresentanti, non farebbe che uniformarsi ai voti espressi replicatamente dalle più importanti fra le Società italiane di navigazione. Il Commissariato non ritiene che si possa mettere con mezzi diretti

un limite di *maximum* al compenso che il vettore crede di assegnare ai suoi commessi, ma penserebbe di conseguire lo scopo per via indiretta, col tener conto dell'altezza delle commissioni che si danno, nel determinare i prezzi massimi dei noli.

Rispondo poi al cav. Zino che, se un rappresentante non guadagna abbastanza col procurare gli emigranti ad un solo vettore, e perciò quel vettore è costretto a dargli un'alta senseria, nulla vieta ai vettori di mettersi d'accordo fra loro, per avere i loro rappresentanti in comune, come appunto fanno, per esempio, la Navigazione Generale e la Veloce, realizzando in codesto modo sensibili economie.

Luzzatti. L'emigrazione in questi ultimi anni si è allargata molto e le cifre lo dicono. Non debbono dunque essere aumentati anche i guadagni?

Sabbadini. Sì, ma sono aumentati anche i vapori che portano questi emigranti dall'Italia in America. Abbiamo delle nuove linee francesi, spagnuole, germaniche, inglesi.

Luzzatti. Partiamo dal giorno dell'attuazione della legge. Questo aumento deve aver procurato un guadagno maggiore. Questa è la domanda che faccio.

Sabbadini. Sulla linea del Plata l'emigrazione non è cresciuta.

Bodio. A prendere nel suo complesso il numero degli emigranti partiti per le Americhe, esso è negli ultimi anni raddoppiato da quello che era. La deficienza sulla linea del Plata è molto più che compensata dalla maggiore emigrazione verso gli Stati Uniti, la quale da 58,613 emigranti nel 1898 è salita a 201,216 nel 1902.

Luzzatti. Come si può asserire che le Società di navigazione non abbiamo trovato in queste nuove linee un risarcimento al danno che possono aver avuto sulla linea del Plata?

Sabbadini. Tutti i vapori possono esercitare la navigazione fra l'Italia e il Plata, mentre non tutti possono esercitare la navigazione fra l'Italia e gli Stati Uniti, perchè questa è più difficile e richiede un buon materiale, che abbia condizioni speciali di robustezza e di velocità. Infatti molti dei vapori che esercitavano la linea del Plata, davanti alla più intensa corrente di emigrazione verso gli Stati Uniti, sono rimasti inoperosi e non ne hanno approfittato.

Luzzatti. Questo sarebbe avvenuto anche senza la legge. Ma consideriamo la Navigazione Generale, la quale è in grado di fare l'una e l'altra linea, avendo un naviglio potente. A me pare che essa debba avere guadagnato, non perduto.

Sabbadini. Ho già accennato che sulla linea di Nuova York abbiamo messo un materiale che costa 18 milioni e la svalutazione di questo naviglio è tanto forte, che, se io portassi qui i dati, il Consiglio vedrebbe che guadagni la Società ha fatti.

Luzzatti. Se si potessero avere questi documenti, sarebbe cosa importante, perchè la luce piena su ogni fatto credo che sia la migliore delle politiche.

Sabbadini. Non avrei nessuna difficoltà a dar comunicazione degli accennati documenti, ma prima di fare una promessa formale, occorre che io senta l'amministratore delegato della Società.

Ad ogni modo, il compenso a cui si accennava non c'è, perchè sulla linea del Plata abbiamo perduto un milione e mezzo e sulla linea di Nuova York siamo lontani dall'averlo riguadagnato.

Luzzatti. Un'altra domanda: siccome le condizioni fatte alla Navigazione Generale Italiana furono fatte anche alle Compagnie estere, crede lei che anche queste perdano?

Sabbadini. Le Compagnie estere hanno un materiale di scarto e già ammortizzato, e quelle che non hanno materiale di scarto, hanno premi di navigazione. In gran parte il materiale di queste Compagnie è di poco valore: sono vapori che hanno già fatto molti anni di navigazione.

Bodio. Ho già fatto rilevare al comm. Sabbadini che non si può parlare come di materiale di scarto dei vapori del Lloyd tedesco. I vapori di questa Società che fanno il trasporto dai porti italiani agli Stati Uniti vanno a pari coi buonissimi della Navigazione Generale.

Zino. Per quanto sembri che il Norddeutscher Lloyd e l'Amburghese non siano sovvenzionati, pure è opinione generale che abbiano delle sovvenzioni sebbene non in via ufficiale.

Sabbadini. Ad ogni modo, quanto ai premi non vi è dubbio. Per esempio, il « Roma », di bandiera francese della Compagnia Fabre, riceve, secondo la legge francese del 7 aprile 1902, per ogni viaggio a Nuova York, 63 mila lire.

Grossi. Sono già stato prevenuto dall'on. presidente in alcune domande di schiarimenti. Io mi era stupito che nessuno degli armatori presenti avesse accennato al problema più vitale: quello della concorrenza della bandiera estera. Perchè per me questo è il vero punto del problema. Io credo che la nostra marina avrebbe dovuto e potuto essere meglio tutelata con la nuova legge.

Zino. Si sarebbe dovuto riservare il trasporto degli emigranti alla nostra marina.

Grossi. Oltre alla questione di fatto del rialzo dei noli, dovuto alle varie cause che ho sentito accennare qui, mi pare che ci sia un altro fatto, sul quale richiamo l'attenzione del Consiglio, ossia che la questione dei noli si complica con quella della concorrenza della bandiera estera. Io credo che a nessuna soluzione si potrà arrivare e che nessuna questione si potrà risolvere, se non si studia il problema di riservare il trasporto degli emigranti alla bandiera nazionale.

Non credo poi che il materiale delle Compagnie tedesche che fanno viaggi dai porti italiani sia così deficiente come si è affermato da qualcuno in questa discussione. Mi sembra piuttosto che la concorrenza delle Compagnie estere sia dovuta al miglior materiale. Del resto, lor signori ricordano che la Navigazione Generale Italiana esercitò per un certo periodo di tempo la linea di Nuova York, quando vigevano quei premi sulla marina mercantile ai quali ha accennato il comm. Sabbadini.

Quando si dice che il materiale che queste Compagnie fanno partire da Genova per Nuova York è di scarto, relativamente al materiale migliore adoperato per le partenze dirette dai porti di Brema e di Amburgo, non si è dimostrato che sia materiale di scarto di fronte a quello di alcune Compagnie nostre.

Ma ciò che a me preme, e su cui insisto, è che nessun premio migliore si potrebbe dare alla nostra marina, che riserbarle, se non il monopolio di fatto, almeno un monopolio larvato del trasporto degli emigranti. Se si fosse semplicemente copiata la lettera ed interpretato lo spirito dell'ultima legge tedesca del 1897, credo che il Commissariato avrebbe avuto un'arma potente per tutelare le nostre Compagnie, anche senza stabilire il monopolio di diritto.

Ora io penso che il problema grave sia questo, che, anche risolvendo oggi la questione dei noli, essa si ripresenterà domani, e si ripresenterà sempre più aggravata, finchè non avremo il coraggio di troncare il male alle radici, con un'operazione che metta la nostra marina in condizioni tali da

potere effettuare con decoro il trasporto della nostra emigrazione, imponendole anche delle condizioni speciali, ma facendo sì che il trasporto dei nostri emigranti sia una specie di prolungamento di quella tutela che la madre patria deve a coloro che son costretti a lasciarla.

Io credo questa l'unica soluzione del problema, senza contare che, per me, è una questione di decoro nazionale, che, ripeto, il trasporto degli emigranti sia fatto dalla bandiera nazionale, ben inteso con certe guarentigie.

Zino. Io debbo, a nome della marina italiana, rivolgere vivi ringraziamenti al prof. Grossi. Egli ha accennato alla vera questione.

Il Governo, il Commissariato dell'emigrazione, insomma tutti quelli che si intéressano agli emigranti e vogliono tutelarli e vigilare sul loro viaggio, dovrebbero persuadersi che una sola condizione era indispensabile, vale a dire che il trasporto degli Italiani fosse riservato alla marina italiana. Allora si sarebbero potute imporre guarentigie agli armatori; allora saremmo stati in casa nostra, nè gli stranieri sarebbero venuti nel porto di Genova a portarci via la nostra vita, perchè per l'Italia la marina è la vita.

Quanto al materiale di scarto del Norddeutscher Lloyd, mi limiterò ad accennare di volo, in via d'esempio, che esso ha tenuto nel porto di Genova due vapori già invecchiati, quali il " Werra „ ed il " Fulda „. Il " Werra „ fu poi demolito; il " Fulda „ seguirà la stessa sorte.

Bodio. Siccome si è parlato più volte in questo Consiglio, anche in alcuna delle precedenti sessioni, di grandi sovvenzioni che avrebbe la marina tedesca dal suo Governo, io ho desiderato di avere notizie precise e mi sono rivolto al dottor Fischer, che ho l'onore di conoscere da molti anni; il quale fu già ispettore generale delle poste dell'Impero germanico, ed è ora da poco tempo a riposo. Egli mi ha risposto che i sussidi sono dati dal Governo alle Società tedesche soltanto per il mantenimento delle comunicazioni postali, e non per altri viaggi; per conseguenza i vapori tedeschi che fanno il trasporto degli emigranti dai porti italiani non hanno alcuna sovvenzione. Credo opportuno di leggere le sue dichiarazioni testuali, che sono di data recentissima, del 15 di questo mese. Il Fischer è amicissimo del nostro paese, ed è noto per un buon libro pubblicato sull'Italia.

" Rispondo alla cara vostra lettera del 10 corrente, in cui mi domandate notizie sui sussidi che hanno dal Governo le Società tedesche di navigazione.

" 1° Sussidi sono pagati dal Governo tedesco alle Società tedesche *soltanto per il mantenimento delle comunicazioni postali.*

" Ricevono:

" *a*) il Norddeutscher Lloyd, 5590 marchi all'anno, per le linee po-

stali all'Asia orientale, all'Australia ed alle colonie tedesche nella Nuova Guinea;

" *b*) la Ostafrikanische Dampfschiffgesellschaft, 900,000 marchi all'anno, per quella delle colonie tedesche nell'Africa orientale.

" Altri premi alla navigazione nazionale non sono pagati in Germania, nè per costruzione di navigli, nè per viaggi fatti da vapori nazionali.

" La somma spesa in Germania per sovvenzioni ai vapori postali è minore di quella che l'Italia spende:

" *a*) in sovvenzioni a vapori postali italiani (secondo Philippovitsch nell'*Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 2ª edizione, vol. III, p. 105 *f*): 5,308,871 marchi per anno;

" *b*) in premi per la costruzione di navi: 124,973 lire nel 1897;

" *c*) in premi per viaggi fatti da legni nazionali (Fahrprämien): lire 2,044,339 nel 1897.

" È perciò un errore, se gli armatori italiani credono di non poter sostenere la concorrenza delle Società tedesche nei porti di Genova e di Napoli, perchè quelle Società tedesche siano più fortemente sovvenzionate dal nostro Governo che le imprese italiane dal vostro.

" 2° Nei porti di Amburgo, di Brema ed in tutti gli altri porti tedeschi arrivano e partono navi di bandiere estere in gran numero. Secondo la statistica del 1898 (Lexis nell'*Handwörterbuch*, 2ª edizione, vol. VI, p. 570 *f*), sono arrivate in porti tedeschi: 5368 navi inglesi - 5078 navi danesi - 4233 navi svedesi - 1635 navi norvegesi - 2273 navi olandesi - 592 navi russe - 81 navi francesi.

" È dunque un errore, se gli armatori italiani credono che il Governo tedesco sia riuscito praticamente ad escludere l'ingresso nei nostri porti e le operazioni di commercio alle navi estere.

" 3° Secondo le convenzioni in vigore, l'ingresso nei nostri porti è permesso alle navi italiane, nello stesso modo come alle navi tedesche nei porti italiani. Per decreto imperiale del 24 dicembre 1881 è concesso alle navi italiane il diritto di cabotaggio in Germania. Il trattato commerciale e di navigazione in vigore fra la Germania e l'Italia ha stipulato per i navigli di ambedue le nazioni gli stessi diritti e doveri.

" È dunque un errore, se gli armatori italiani affermano che i vapori italiani non sarebbero ammessi a trafficare nei porti tedeschi.

" 4° L'imbarco degli emigranti è regolato dalla legge tedesca del 9 giugno 1897, che costituisce certe garanzie igieniche e morali e che sottopone alla sorveglianza del Commissariato dell'emigrazione e dei suoi ispettori le navi occupate in questo trasporto; ma non esclude da questo trasporto navi estere, che siano disposte a soddisfare alle condizioni della legge.

" Le ragioni per le quali le Società di navigazione tedesche sono riuscite a far grandi progressi non sono nè le sovvenzioni pagate dal Governo tedesco, nè prescrizioni che impediscano la concorrenza estera.

" I veri fattori di questi progressi consistono:

" 1° nella forza del commercio internazionale tedesco, che da trent'anni ha preso un aumento colossale;

" 2° nel coraggio, nella perseveranza e nella probità, colle quali sono dirette le Società tedesche;

" 3° nella grandezza dei capitali che sono investiti in Germania in imprese di questo genere e che permettono la costruzione e la manutenzione di navi eccellenti, comode, eleganti e veloci;

" 4° nel personale, che è scelto, per capitani, ingegneri, uffiziali medici e tutti quanti, fra i migliori concorrenti.

" L'Imperatore nostro prende molto interesse allo sviluppo della marina, non solo da guerra, ma anche commerciale; ma la sua influenza personale non basterebbe a spiegare l'aumento rapido del numero, del tonnellaggio e dell'ottimo assetto dei vapori tedeschi „.

Dopo queste informazioni precise dateci dal dottor Fischer, credo utile di rilevare un'altra inesattezza grave che fu qui enunciata da uno dei rappresentanti del commercio marittimo, e cioè questa, che nei porti tedeschi non si ammetta la concorrenza delle bandiere estere insieme colla bandiera germanica, per il trasporto degli emigranti. Ciò non è vero. Se in pratica la concorrenza non si effettua dai nostri vapori nei porti del mare del Nord, ciò non dipende dal fatto che la legge tedesca ponga un divieto a tale concorrenza, ma dal fatto che i nostri armatori non vanno a disputare i trasporti alla marina tedesca nei porti tedeschi.

Sabbadini. Per ciò che riguarda il trasporto degli emigranti, mentre mi associo a quanto disse il prof. Grossi, aggiungo che la questione fu trattata quando si discusse la legge, e mi ricordo che allora, avendo avuto occasione di discorrere con qualcuno del Ministero degli affari esteri, mi si disse che questa questione era stata molto dibattuta, ma occorrevano anche accordi internazionali.

Circa l'emigrazione da Amburgo e da Brema, noi abbiamo tentato di fare qualche cosa; abbiamo tentato di andare ad Amburgo, come rappresaglia. Non sono in grado di fornire altri particolari; solo ricordo che si dovette abbandonare l'impresa, perchè non si trovò un Tedesco che volesse assumere la rappresentanza di una società italiana in concorrenza colle società tedesche.

La Navigazione Generale Italiana fece premure al Ministero delle finanze per ottenere che fossero ad essa affidati tutti i trasporti dei tabacchi da effettuarsi da Nuova York per conto dello Stato, e pei quali, prima che la Navigazione Generale Italiana esercitasse la linea del Nord-America, lo Stato pagava in media un nolo di 26 scellini per ogni balla di tabacco.

Ora, in conseguenza dell'intervento della Navigazione Generale Italiana sulla predetta linea, il nolo ebbe a subire una notevole riduzione.

La Società propose al regio Governo che le venisse accordata l'esclusività di questi trasporti ad un nolo ridotto, anche a soli 20 scellini; ma il Ministero delle finanze, avvalendosi della concorrenza promossa dalle linee di navigazione tedesche che influirono a deprimere i noli, non volle assumere impegno alcuno, preferendo di correre l'alea dei prezzi minori derivanti dalla concorrenza, e venendo per tal modo a favorire la bandiera estera a detrimento della nazionale.

Gli imbarchi di questi tabacchi non sono che parzialmente riversati sui piroscafi della Navigazione Generale Italiana a noli sensibilmente ridotti, ed il nostro Governo non ha tenuto e non tiene conto che, mancando sulla linea di Nuova York il servizio (rapidissimo e frequente) della Navigazione Generale Italiana, avrebbe dovuto sottostare al pagamento di noli maggiori.

Bodio. Nessun sussidio è dato dal Governo tedesco alle Società di navigazione; gli ostacoli che vengono opposti alla concorrenza della bandiera nostra nei porti germanici dipendono dall'energia e dal patriottismo degli armatori e negozianti tedeschi, non da interdizioni legali.

Mi dispiace di avere inteso una volta di più il comm. Sabbadini asserire che le Società tedesche mettono sulla linea dall'Italia all'America dei vapori di scarto. Egli ha citato il vapore " Trave ". Ora il Commissariato ha registrato in atti che quel vapore, in sedici viaggi fatti da Genova a Nuova York, ebbe una media di velocità di 16 a 23 nodi. Non si guadagna mai nella discussione ad adoperare giudizi e frasi esagerati. Ammesso che le Società tedesche mettano sulle linee che muovono dai porti del nord i loro vapori più veloci e migliori per assetto, non siamo autorizzati a dire che i vapori che esse mandano a prendere gli emigranti italiani per l'America siano un materiale di scarto. La verità è che in qualche caso il Lloyd ha ritirato e fatto demolire alcuni dei suoi vapori che facevano il viaggio da Genova a Nuova York; e ciò, non perchè quei vapori fossero stati condannati come inetti per vecchiezza o logoramento di macchine, ma piuttosto perchè, per effetto dei progressi continui che si vengono effettuando nell'architettura navale, quei vapori non erano più rimunerativi per la Società; mentre davano troppo posto alla prima e alla seconda classe, in confronto dei posti di terza, e per

conseguenza consumavano molto carbone e richiedevano un servizio troppo dispendioso pei passeggeri di classe, d'altra parte non rispondevano più a quelle esigenze di *confort* e di lusso che hanno ora i viaggiatori di classe; e le Società tedesche, non trovando la loro convenienza di fare le riparazioni fondamentali che sarebbero state necessarie per trasformarli, preferirono demolirli piuttosto che venderli a vile prezzo; e così facendo tengono alto il buon nome del loro naviglio.

Sabbadini. Ho detto materiale di scarto, perchè, per i capitolati delle linee tedesche, dopo dieci anni i vapori non possono più navigare.

Vorrei ora aggiungere una sola considerazione. Da Genova a Valparaiso e agli altri porti del Pacifico, c'è la linea Kosmos con bandiera germanica. Noi abbiamo tentato, ed anche altri armatori privati, di istituire una linea tra Genova e le coste del Cile e del Perù. La stessa Veloce ha tentato di mettere una linea da Genova, trasportando i prodotti italiani alla costa del Cile, alla costa del Perù, e di andare sino al Centro America. Ciò è stato però impossibile, e la ragione è semplice: le Compagnie estere partono da Amburgo e da Brema con una metà di carico fatto, vengono a Genova, prendono il soprappiù e continuano il viaggio. Noi siamo nell'impossibilità di fare questo.

Il Mediterraneo per loro è di facile approdo; e noi non possiamo far loro concorrenza.

Luzzatti. La seduta è sciolta. Il Consiglio si riunirà domani mattina alle 10.

Seduta del 26 novembre 1902.

Sono presenti i signori: Astorri, Barzilai, Bodio, Buonerba, De'Negri, Gambetta, Grossi, Luzzatti, Mortara.

Assistono alla riunione i commissari Bianchieri e Bosco, il cav. Pelucchi ed il cav. Cazzulini.

Intervengono alla riunione, per invito del presidente, l'on. deputato Luigi Morandi, membro della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione, il comm. Sabbadini, segretario generale della Navigazione Generale Italiana; il signor Ottavio Zino, armatore di Genova; il cav. Federigo Vaccaro, presidente della Federazione degli armatori italiani; l'on. Antonio Maffi, ex-deputato, rappresentante della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso.

Presidenza del vice-presidente LUZZATTI.

Dopo una discussione intorno alla concorrenza della marina estera alla marina nazionale, a cui prendono parte l'on. presidente e il prof. Grossi, l'on. Luzzatti prega di far entrare nella sala i rappresentanti dei vettori e l'on. Maffi.

Luzzatti. On. Maffi, ella ha udito ieri le osservazioni che sono state fatte dai rappresentanti dei vettori e della marina mercantile di Genova. Ora ella, che abbiamo invitato come rappresentante della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso, per quella imparzialità che contrassegna i nostri lavori, abbia la cortesia di esporci le ragioni su cui si appoggia quel voto di tutela degli emigranti che fu espresso dal Sodalizio, in difesa della riduzione possibile dei noli nell'interesse degli emigranti.

Maffi. Sono un po'imbarazzato a prendere la parola, perchè i signori rappresentanti delle Compagnie di navigazione hanno portato ieri una serie di documenti e di cifre, che io non ho avuto nè modo nè tempo di riscontrare. Perciò non posso seguirli su questa via, a meno che il Consiglio non credesse opportuno di differire ogni deliberazione, per dare anche a me, rappresentante delle Società di mutuo soccorso, il modo di fare una relazione di commento ai documenti presentati ieri dai rappresentanti della marina. Io ho interpellato il mio amico e collega, l'operaio Astorri, se di queste contestazioni egli fosse sufficientemente informato e potesse informarmi; ma

egli mi ha dichiarato che documenti non ha mai ricevuti, nella sua qualità di consigliere. Quindi io dovrò limitare il mio dire, perchè, fra i documenti miei, non c'è che la deliberazione presa alla fine di agosto in un'adunanza tenuta a Genova, nella quale si emise il voto che l'articolo 14 fosse riformato. A questo deliberato la Federazione delle Società di mutuo soccorso ne ha contrapposto un altro, in cui si dice che il Consiglio dell' emigrazione tenga fermo e non ceda alla domanda di abolire o riformare quel l'articolo 14.

Io temo che, per una questione di forma, sia stata compromessa la questione di sostanza. Il comm. Sabbadini, se non erro, avrebbe dichiarato ieri che non tutte le garanzie determinate dall'articolo 14 furono dal Commissariato osservate, perchè non tutti i corpi consulenti, di cui fa obbligo l'articolo 14, sarebbero stati interrogati. Ora, se così è realmente, io temo che l'ordine del giorno della Federazione delle Società di mutuo soccorso si vada ad infrangere contro questo vizio di forma. Se così è, gli armatori, per la parte formale, forse avrebbero ragione. Quindi io, prima di tutto, vorrei eliminare questo dubbio, e prego il presidente di invitare il senatore Bodio ad esporre un dato di fatto, se sia vero, cioè, che non sono state osservate tutte le garanzie determinate dall'articolo 14.

Bodio. Tutti i documenti richiesti e ricevuti furono pubblicati nel nostro Bollettino. Il regolamento vuole che siano sentite le Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane e si chiedano informazioni alle Camere di commercio italiane all'estero nei principali centri di emigrazione. Noi abbiamo raccolte le risposte delle seguenti Camere di commercio del Regno: Genova, Napoli, Palermo, Messina, Ancona, Venezia, Livorno; e abbiamo avuto le informazioni dai Consolati di Marsiglia, Bordeaux, Havre. Boulogne, Amburgo, Buenos Aires, Montevideo, Lisbona, Cadice, ecc.

Luzzatti. Ci mancherebbe Brema.

Bodio. Brema dipende dal Consolato di Amburgo. Abbiamo anche consultate le mercuriali dei prezzi, in alcuni giornali di notoria autorità per le notizie commerciali, come il *Sole*, il *Corriere mercantile* e l'*Économiste Français*.

Sabbadini. L'equivoco è stato appurato ieri. Io supponevo che questi enti non fossero stati intesi, per il fatto che i noli di Amburgo e di Brema sono superiori a quelli del Mediterraneo per Nuova York, malgrado che la distanza sia minore, e malgrado il prezzo più basso del carbone;

ritenevo perciò che non si fossero tenuti presenti tutti i necessari documenti e non fossero stati interrogati tutti i consoli e tutte le Camere di commercio indicate per questo lavoro preparatorio. Vedo, invece, che sono stati consultati, ma io non conosco le risposte e desidererei conoscerle.

Bodio. Allora non è più questione di sapere se le informazioni siano state chieste ed ottenute dai Consolati e dalle Camere di commercio, ma si tratta degli apprezzamenti dei dati; e il Commissariato, esaminati con cura quei documenti, ne ha fatto quegli apprezzamenti che ha creduto più equi.

Luzzatti. Le Società tedesche che hanno quei noli da Amburgo e da Brema sono il fiore della marina mercantile tedesca. Perchè i vapori meno buoni li mandano nel Mediterraneo? Da Amburgo e da Brema che servizio fanno?

Sabbadini. Servizio splendido.

Luzzatti. Perchè quelle Società tedesche hanno accettato una diminuzione di noli, partendo dal Mediterraneo, pure non perdendo? Giacchè io non credo che abbiano la vocazione di perdere il loro denaro per trafficare nei nostri porti.

Sabbadini. Il materiale che le Compagnie hanno messo nel Mediterraneo è di scarto, mentre quello del Nord è migliore, e va da sè che, essendoci vapori che hanno un valore di 12 milioni, li tengano destinati al servizio da Amburgo e Brema, finchè possono rappresentare per le Compagnie un reddito importante e li mandino nel Mediterraneo quando rappresentano quote minime di costo. Quando un vapore rappresenta quote minime di costo, il viaggio è attivo anche con noli bassi.

Bodio. Ripeto che non si possono giudicare come vapori di scarto quelli del Norddeutscher Lloyd, che fanno concorrenza ai migliori della Navigazione Generale. Altro è dire che quei vapori tedeschi sono stati già in parte o in tutto ammortizzati, altro è chiamarli di scarto. Noi sappiamo che la Navigazione Generale si è fornita negli ultimi anni di vapori nuovi, che fanno un buon servizio; e siamo lieti di poter constatare ogni progresso realizzato nel naviglio nazionale; ma non vediamo la necessità di deprimere il valore del naviglio straniero, con espressioni che non corrispondono alla verità. I vapori del Norddeutscher Lloyd hanno sempre avuto da noi i prezzi massimi dei noli, come i migliori della Navigazione Generale, e il comm. Sabbadini non vorrà affermare che i vapori della Navigazione Ge-

nerale siano stati trattati sfavorevolmente in confronto di quelli delle Compagnie straniere.

LUZZATTI. Il comm. Sabbadini ritiene adunque che le Compagnie estere guadagnino, e solo le nazionali perdano.

SABBADINI. Sissignore. Accennavo ieri che avrei presentato un prospetto delle distanze e dei prezzi per i viaggi dai porti dell'Europa a Nuova York. Questi sono i documenti. Di fianco ad ogni viaggio dai porti del Nord sono indicati la distanza in miglia e i prezzi praticati da Genova, per modo che, dando uno sguardo a questi quadri, si vede subito come da Genova abbiamo 4000 miglia, mentre da Brema se ne hanno 3000; e come noi abbiamo un nolo di lire 185, mentre le Compagnie tedesche lo hanno di 200.

MORANDI. Occorrerebbe conoscere la velocità e il consumo del carbone sulle diverse linee.

SABBADINI. Presenterò questi documenti, se ne avrò l'autorizzazione dall'amministratore delegato della Società. Presento intanto gli altri documenti a cui ho accennato.

LUZZATTI. Prego l'onorevole Maffi di continuare nelle sue osservazioni.

MAFFI. Ringrazio l'onorevole Bodio di avere eliminato la mia preoccupazione. A me basta che si siano osservate le norme prescritte dall'articolo 14 a garanzia degli armatori. Espongo ora delle brevi considerazioni, perchè, per quanto ho già detto, mi è impossibile affrontare una discussione lunga e profonda; farei la figura del milanese in mare e naufragherei contro una massa di documenti, ai quali non potrei contrapporne altri. Gli armatori desiderano che l'articolo 14 sia riformato, perchè la determinazione dei noli danneggia i loro interessi e compromette quella libertà dell'attività nazionale, che dev'essere l'oggetto principale dei legislatori italiani nel curare la concordia di tutti gli interessi del paese. La Federazione delle Società di mutuo soccorso dice: non tenete conto di queste proteste, che sono determinate dalla voce dell'interesse; ma abbiate di mira la tutela degli emigranti, per i quali la legge fu fatta. Il comm. Vaccaro ieri diceva: contemperate la tutela degli emigranti coll'interesse degli armatori. Egli ci ha fatto un quadro delle vicende tristi della marina mercantile; ha parlato di rialzo di mercedi, di riduzione di ore di lavoro, di scioperi, di crisi dei carboni, di oneri per gli infortuni, e ha detto: questi sono i punti pei quali

gli armatori denunziano l'impossibilità di stare all'articolo 14. Ma gli armatori dovranno convenire che il rialzo delle mercedi non è un fatto italiano, ma internazionale. Lo stesso dicasi della diminuzione delle ore di lavoro. Io vorrei avere qui, ma non ho avuto il tempo di farli, dei quadri di comparazione, per dimostrare qual è il trattamento che fanno le Compagnie estere. Ho letta tutta la discussione che si è fatta alla Camera italiana al riguardo; dalla quale discussione si desume che il personale di bordo addetto alla marina mercantile italiana è in condizione peggiore di quello delle marine estere. Si parla di scioperi, di crisi dei carboni, di oneri per gli infortuni; ma, o signori, tutti questi fenomeni sono soltanto a danno della marina mercantile italiana, o non sono piuttosto fenomeni internazionali? Forse ha solo l'Italia l'orgoglio di avere una legislazione per gli infortuni sul lavoro? Noi siamo gli ultimi venuti in questa legislazione, e quindi, anche da questo lato, siamo in condizioni, per quanto riguarda gli armatori, uguali a quelle degli altri paesi.

Io non seguirò il quadro che ha fatto il comm. Vaccaro della marina e non discuterò tutto quel complesso di ragioni che producono un certo effetto, massime quando sono presentate con un certo movimento oratorio; ma io non sono tagliato per questo modo di perorazione, perchè proprio non è il mio temperamento. Mi fermo piuttosto sopra un'altra dichiarazione, fatta ieri dai rappresentanti della marina mercantile. Se consultiamo gli Atti parlamentari, troveremo che questi noli determinati dal Commissariato non sono poi così vessatori e rovinosi, come si afferma, dal momento che in un tempo non lontano dall'oggi, per sostenere onoratamente la concorrenza della bandiera estera, le Compagnie italiane hanno abbassato i noli. Noi troviamo che la Navigazione Generale Italiana, per vincere la concorrenza della Francia, abbassava i noli da Costantinopoli a Marsiglia, mentre li ha tenuti alti da Costantinopoli a Genova, sacrificando il commercio italiano.

Se tutto questo è avvenuto, mi pare che non abbiano ragione di sussistere le lamentele della Navigazione Generale e dei rappresentanti delle altre Compagnie. Io, per deferenza ai signori rappresentanti delle altre Compagnie, non continuerò nella citazione di giudizi che sono stati espressi alla Camera contro queste pretese, contro i *trusts*, contro i sindacati marittimi a danno degli emigranti, ma mi fermo sopra altre considerazioni fatte ieri dal comm. Sabbadini. Ricordo che quando il Commissario generale ha detto che furono consultate le principali Camere di commercio italiane, il Sabbadini ha osservato che la Camera di commercio di Napoli ha emesso un parere affatto diverso dal parere di quella di Genova; ma, nella sua lealtà, ha detto che si comprende che la Camera di commercio di Genova abbia

emesso un tale giudizio, perchè a Genova sta il capitale. A Napoli, dove il capitale scarseggia, ma c'è la materia del commercio, ossia gli emigranti, si parte da criteri molto diversi. E il Sabbadini conveniva che, al posto dei membri della Camera di commercio di Napoli, egli avrebbe fatto lo stesso.

LUZZATTI. Noi dobbiamo considerare l'una cosa e l'altra.

MAFFI. Voleva dire, il comm. Sabbadini, che a Genova si ha riguardo agli interessi genovesi, mentre a Napoli si ha riguardo agli interessi napoletani; ma il Commissariato dell'emigrazione deve essere italiano, e appunto deve contemperare i diversi interessi della marina italiana. Un'altra considerazione, e finisco, perchè mi è impossibile discutere su documenti che non ho potuto consultare. La considerazione riguarda la questione molto grave del liberismo. Una delle ragioni che, fuori di questo ambiente, fa capolino nella stampa a difesa degli interessi degli armatori, è quella del liberismo, come una delle ragioni preponderanti per lo sviluppo del commercio e della marina mercantile. Non farò, perchè sarebbe fuori di luogo, una discussione sul liberismo, ma richiamo l'attenzione del Consiglio sulla discussione avvenuta ieri a questo riguardo, che per me è risolutiva. Il prof. Grossi ieri ha osservato che, per tutelare convenientemente gli interessi degli armatori, senza nuocere a quelli degli emigranti, sarebbe stato forse opportuno studiare una forma di monopolio in questi trasporti per le Compagnie italiane, affinchè la marina nazionale, potendo in questo modo sostenere la concorrenza delle marine estere, avesse maggior forza e fortuna. Fermiamoci un momento su questa proposta. Io non sono dell'avviso del prof. Grossi, perchè, se si dovesse entrare in quest'ordine di idee, sorgerebbero una quantità di questioni che si connettono ai servizi pubblici. Perchè, per esempio, volere completa libertà a vantaggio delle Compagnie, e quindi l'esclusione degli inceppamenti portati dall'articolo 14, se la navigazione è un servizio pubblico, per il quale lo Stato provvede con sovvenzioni, e non ammettere completa libertà per i trasporti ferroviari, che sono anch'essi un servizio pubblico? Eppure ci sono una quantità di leggi che inceppano questa libertà.

Vengo alla conclusione e dico al Consiglio, come direi al Parlamento: se nella incontrollata azione delle Società, per quanto riguarda i noli, c'è una legittimità, perchè non distruggere tutti i regolamenti municipali, che vogliono, per i trasporti ferroviari, per le acque potabili, per la luce, per il pane, per una quantità di servizi pubblici o generali, la limitazione di questa libertà? Ma il più bello è questo, che, quando il Grossi invocava ieri il protezionismo, sorse il signor Vaccaro a dire: “ Sì, questo andrebbe bene ”,

afferrando come àncora di salvezza questa forma di protezionismo; e tutto questo in nome della libertà che le Compagnie invocano per sopprimere o modificare l'articolo 14 della legge. Io concludo pregando il Consiglio dell'emigrazione, per queste ragioni molto sommarie, di tener fermo e di confortare il Governo a mantenere le disposizioni dell'articolo 14, che sono uscite da una ponderata discussione del Parlamento, nella quale discussione non è sorta una voce a reclamare ciò che reclamano oggi gli armatori; perchè il legislatore italiano, nella sua coscienza, ha vagliato tutti gli interessi che all'articolo 14 sono connessi e non ha veduto in esso, nè un pericolo, nè un'offesa alla libertà del commercio.

Ieri è stato fatto un quadro desolante delle condizioni dei poveri armatori. Io non mi farò a contrapporre a quel quadro un quadro ben delineato della posizione vaga e leggiadra dei signori, che si permettono di viaggiare il mondo sotto il nome di emigranti.

Dico solo ai signori del Consiglio: tengano presenti questi due quadri; quadro fosco, espresso dai signori armatori, e quadro leggiadro degli emigranti. Le illuminate loro deliberazioni si inspirino ad essi.

Luzzatti. Vorrei pregare il comm. Sabbadini di un chiarimento. Tenuto fermo l'articolo 14, ella ha inteso di dimostrare che, colle tariffe attuali, i vettori perdono. Quanto tempo occorrerebbe alla Navigazione Generale Italiana per ammortizzare il costo dei suoi vapori, in modo da potere adottare con vantaggio i noli che fanno le Compagnie estere? Se ho ben compreso, la tesi da lei sostenuta è questa, che i noli nostri debbono essere più alti di quelli esteri perchè le Compagnie nazionali non perdano.

Sabbadini. Qui entriamo in un tema molto complicato, che mi riservo di sottoporre all'attenzione del Consiglio a tempo opportuno. Per ora posso rispondere che, in generale, in vent'anni la nave dev'essere ammortizzata, non potendo essa continuare a lavorare dopo i vent'anni. Si domanderà: Com'è che certe navi hanno più di vent'anni e lavorano ancora? Ciò è spiegato dal fatto delle riparazioni straordinarie, sia allo scafo, sia alla macchina ed alle caldaie. Un vapore acquista valore dalle riparazioni straordinarie che ha avuto. Ma, in tesi generale, l'ammortizzazione deve succedere in vent'anni. Però questo periodo varia per le diverse Compagnie, a seconda degli amministratori. Il nostro amministratore, ad esempio, è molto propenso alle svalutazioni rapide.

Luzzatti. Ella disse che la sua Compagnia, coi noli attuali, non può competere col Norddeutscher Lloyd.

SABBADINI. Se il materiale è buono, gli emigranti, che conoscono certe cose meglio di noi, preferiranno il materiale buono; ed essi preferiscono la Navigazione Generale.

LUZZATTI. Se il Commissariato commisurasse i noli alla qualità e alla velocità delle navi, anche meglio di quanto abbia fatto finora, deprimendo i prezzi per le carcasse e premiando le navi buone e veloci, che cosa direbbe?

SABBADINI. Mi pare che la cosa potrebbe andare.

LUZZATTI. Vuol dirci allora la sua opinione circa l'ammortizzamento del capitale?

SABBADINI. Rispondo alla domanda riguardante l'ammortizzamento. Gli Inglesi nei primi tre anni levano il 5 per cento sul capitale impiegato, e nei successivi ammortizzano il 10 per cento. Ma gl'Inglesi hanno un sistema diverso dal nostro; essi non fanno riparazioni; prendono dal vapore tutto ciò che può dare, e poi lo vendono. Gli Italiani non fanno così; ammortizzano il 6 o il 7 per cento, sino da principio; curano molto la manutenzione e sottostanno quindi a forti spese di riparazione; il che comporta maggiori soste nei porti. Tutto ciò si traduce in una maggiore spesa di esercizio e ne va tenuto conto per la determinazione dei noli. Dopo un viaggio a Nuova York o al Plata, la nostra Compagnia riceve dallo stabilimento che ripara i vapori un conto di 20 o 25 mila lire. Gl'Inglesi procedono diversamente. Un loro vapore, giunto in porto, scarica, ricarica e riparte.

Mi permetto di rispondere una parola all'on. Maffi. Circa il personale di bordo, a cui accennava l'on. Maffi, il signor Vaccaro intendeva riferirsi non solo al personale propriamente di bordo, ma anche a quello che col personale di bordo ha attinenza. Le condizioni del porto di Genova, come sono oggi, sono molto più gravi di quello che erano due o tre anni fa. Io potrei citare delle cifre: una volta si imbarcava la merce per Buenos Aires o Nuova York al prezzo di 40 o 50 centesimi per tonnellata, che si pagava ai giornalieri che venivano a bordo. Oggi questo lavoro non si paga meno di 90 centesimi, perchè questi giornalieri hanno mercedi maggiori e orari più limitati. Di conseguenza, un vapore che imbarca e sbarca migliaia di tonnellate di merci, deve spendere delle migliaia di lire di più. Questo per quanto riguarda il personale.

Ieri si è detto che la marina italiana è inferiore alle marine estere. La marina tedesca è sovvenzionata.

Bodio. Ho già detto che quest'asserzione è destituita di fondamento, e il comm. Sabbadini non potrebbe dare qui la prova del suo asserto. Mi dispiace di vedere portar qui dei cattivi argomenti per un interesse rispettabile, qual'è quello della marina mercantile nazionale. E non sarà inutile neppure ricordare che il Norddeutscher Lloyd di Brema l'anno scorso non ha distribuito nulla di dividendo ai suoi azionisti, mentre la Navigazione Generale ha distribuito, sia pure sul capitale ridotto, l'8 per cento, e che in gran parte questi lucri sono dovuti alle sovvenzioni governative, sotto forme di premi di costruzione, di navigazione e restituzioni di dazi (1).

Sabbadini. Ufficialmente non ci sono sovvenzioni. Gl'Inglesi hanno dovuto smettere la costruzione di grandi colossi, perchè si sono accorti che non rendevano più. I Tedeschi hanno il " Kaiser ", che ha una velocità superiore a quella di ogni vapore inglese.

Secondo me, c'è un'altra maniera di sussidio, ed è questa. Sopra un vapore tedesco ho trovato 270 uomini di equipaggio, molti dei quali appartenenti alla marina militare. Io dubito che una parte dell'equipaggio e dello stato maggiore sia reclutato dalla regia marina, al duplice scopo di istruire il personale della marina e di provvedere al servizio. Può darsi che la sovvenzione sia data in questo modo.

Bodio. Posso assicurare il comm. Sabbadini che nessun ufficiale della marina militare tedesca presta servizio sui vapori delle Società di navigazione. Me ne sono assicurato, facendone il quesito preciso allo stesso dott. Fischer, già ispettore generale delle poste germaniche, perchè avevo inteso fare altra volta questa medesima asserzione. È questo, dunque, un altro degli argomenti da eliminare, per la tesi della protezione della marina nazionale. Gli incoraggiamenti alla marina tedesca consistono nel favore del pubblico, che prende volentieri le azioni delle Compagnie.

Si è detto altresì da qualcuno che la marina mercantile tedesca abbia sovvenzioni dalla Cassa privata dell'imperatore; ciò pure non è esatto, perchè, se l'imperatore è azionista di qualche grande Società di navigazione,

---

(1) Le somme erogate sul bilancio nei tre anni 1899, 1900 e 1901 in favore della marina mercantile per compensi di costruzione, per restituzioni daziarie, per premi di navigazione, in virtù delle leggi 23 luglio 1896, n. 318, e 14 maggio 1901, n. 176, sono state le seguenti:

1899	L. 5,631,128
1900	" 7,454,680
1901	" 9.329,722

responsabilità del vettore comincia colle operazioni di reclutamento fatte dai rappresentanti, mentre prima le Società di navigazione o l'armatore assumevano la responsabilità soltanto dal momento in cui gli emigranti erano ricevuti a bordo del vapore in partenza.

ZINO. Io domando perchè si vuole creare un ordine di cose complicato, mentre ci sarebbe un sistema semplicissimo da seguire: il vettore raccoglie i passeggieri per mezzo dei suoi commessi. Allo stesso modo che una Casa di commercio ha i propri viaggiatori, i vettori, che sono industriali come gli altri, potrebbero avere i loro commessi viaggiatori, pagati un tanto al mese, o un tanto a passeggiero, come parrà loro opportuno. Se non troverà personale adatto, lo manderà via, e ne prenderà del migliore. Tali commessi viaggiatori potrebbero andare in giro per ogni provincia, senza limitazione di territorio.

BODIO. Ella vorrebbe che ogni vettore avesse dei commessi viaggiatori, incaricati di reclutare gli emigranti in qualunque parte del Regno, mentre colla legge attuale il rappresentante deve rimanere nel suo comune e aspettare che vengano a domandargli il biglietto. Colla legge e col regolamento in vigore, il numero dei rappresentanti è già salito a circa diecimila. Il Commissariato scarta quelli, proposti dai vettori, che abbiano la fedina criminale macchiata o sul conto dei quali abbia avuto cattive informazioni dalle Autorità. In questa maniera, sopra 14 mila rappresentanti che furono successivamente proposti dai vettori, ne furono scartati (o furono ritirate le proposte dagli stessi vettori) circa 4 mila. In Germania ed in Isvizzera si esige una garanzia supplementare anche dai subagenti. Di più, la legge tedesca dà facoltà al Governo di limitare il numero dei subagenti, quando giudichi essere troppo numerosi in una data provincia, e d'impedire che ne siano nominati altri.

Io vorrei che simili garanzie e restrizioni fossero prescritte anche dalla nostra legge, per l'ammissione dei rappresentanti dei vettori. In difetto di ciò, non è inutile che la legge nostra deferisca al Commissariato l'esame dei certificati dei rappresentanti proposti dai vettori, sotto l'aspetto della moralità e capacità; è un dovere penoso che ci è imposto, di fare questo esame, ma non possiamo sottrarci a questa funzione, che esige fatica e spesa e che intanto, lo ripeto, ha portato a rifiutare 4 mila su 14 mila rappresentanti che erano stati proposti.

LUZZATTI. In sostanza, l'opinione dei vettori è questa: poichè il vettore è responsabile, si lasci a lui la responsabilità di prendere chi vuole, senza che il Governo debba dare l'autorizzazione.

Sabbadini. Senza entrare nel merito della discussione, io mi permetterò di esprimere il voto, che il Consiglio dell'emigrazione si persuada della necessità di limitare e disciplinare l'azione degli agenti di emigrazione. Questo è il punto su cui mi permetto di insistere: circa al fare piuttosto in un modo che in un altro, potrà essere oggetto di studio.

Luzzatti. Domando ai rappresentanti dei vettori qui presenti se hanno altre domande da rivolgere al Consiglio.

Sabbadini. Permetta, on. presidente. Ieri fu detto che, essendo aumentata l'emigrazione, le Società ricavavano dal trasporto un maggior profitto. Ma, oltre che i vapori che si adoperano per alcune linee non sono sempre adatti per altre linee; oltre alla concorrenza straniera, che è cresciuta straordinariamente, vi è un'altra circostanza a cui si deve badare, ed è questa, che i vapori, per le prescrizioni della nuova legge, hanno una capacità minore di quella di prima, di circa il 10 per cento. Ho creduto opportuno di portare qui un allegato, dal quale risulta tutto questo, e che lascio qui perchè possa essere esaminato.

Per l'applicazione della legge, poi, si sono dovute fare delle modificazioni ai vapori per la costruzione degli ospedali, e la spesa che si è incontrata per ciò è un altro aumento delle spese.

Luzzatti. Sono tutti documenti che è utile esaminare e che, ad ogni modo, provano come le disposizioni della legge abbiano efficacia in vantaggio dei nostri emigranti.

Sabbadini. Presento pure una dimostrazione delle spese sostenute dalle due Società, la Navigazione Generale e la Veloce, per l'imbarco dei medici militari, le quali sommano a 350,000 lire.

Bodio. Questo calcolo è certament esagerato. Non si deve mettere in conto l'intera spesa degli stipendi e indennità dovute ai commissari e il prezzo delle cabine senza deduzioni. Si deve considerare che il commissario medico tien luogo di un altro medico, che il vettore dovrebbe pagare; inoltre, il fornire la cabina non rappresenta che raramente una spesa viva a carico della società. È un sacrifizio di denaro soltanto nel caso in cui si sarebbero potute vendere tutte quante le cabine di prima classe, nessuna eccettuata; e questa circostanza si verifica rarissimamente. Facendo accuratamente il conto degli oneri che importa l'imbarco dei medici commissari, noi abbiamo trovato che sommano a 270,000 lire per tutti quanti i vapori,

italiani e stranieri, che sono partiti nell'anno scorso da Genova, da Napoli e da Palermo, portando emigranti in America. E posso comunicare al Consiglio tutti gli elementi di calcolo, perchè ne giudichi. Dispiace di vedere che si mettono innanzi simili esagerazioni, anche perchè queste fanno supporre che gli altri argomenti addotti siano esagerati, a scopo di polemica (1).

SABBADINI. Ieri il signor presidente mi ha chiesto, fra l'altro, anchè la dimostrazione della sovvenzione che riceve il piroscafo " Roma „ della Compagnia Fabre, costruito nel 1901. Presento i particolari della liquidazione del premio di navigazione fatta dal Governo francese, in base all'articolo 5 della legge 7 aprile 1902.

LUZZATTI. Ringrazio a nome del Consiglio i signori rappresentanti dei vettori che intervennero a questa seduta e diedero gli schiarimenti che desideravano fornire; e ringrazio pure l'amico Maffi.

Si ritirano l'on. Maffi ed i rappresentanti degli armatori.

LUZZATTI. Il Consiglio deve ora deliberare intorno a questa questione. Vi sono due modi per uscirne. L'articolo 14 non dà al Consiglio dell'emigrazione il cómpito di dar parere sui noli. Il Commissariato discute la questione coi vettori; in caso di dissidio, vi è il Consiglio superiore di marina, che è sentito, ed a mio avviso è bene che sia così. Dunque, sulla questione relativa ai noli l'articolo 14 ha disposizioni tassative, nelle quali non entra il Consiglio dell'emigrazioue.

Il Governo ha fatto appello a noi, sottoponendo al nostro esame, da un lato, i reclami dei vettori, e, dall'altro, il parere dato dalla rappresentanza delle Società di mutuo soccorso (on. Maffi) circa il modo in cui finora il Commissariato si è condotto, per ciò che riguarda la fissazione dei prezzi massimi dei noli.

Dalla discussione fatta, noi abbiamo tratto la convinzione, che gli stessi interessati riconoscono che l'articolo 14 contiene in sè tutte le condizioni per poter dare soddisfazione ai loro reclami di fatto; non a quelli teorici, dottrinali. Ad ogni modo, se si debba conservare o no l'articolo 14 (sia così come sta, sia collegato col monopolio dei noli degli emigranti, affidato alla marina mercantile italiana) è una di quelle questioni che non mi rifiuto di discutere, ma che prenderebbe più di un giorno sicuramente. Intanto il

(1) Vedasi in appendice al presente verbale la dimostrazione della spesa derivata a tutti i 17 vettori complessivamente per l'imbarco del medico militare.

Commissariato deve deliberare, perchè il 15 dicembre devono essere pubblicati i nuovi noli. Qui vi è un atto di ordine amministrativo, che esige il suo corso. Non vi sono che due vie per noi. O affermare il mantenimento dell'articolo 14, indipendentemente da ogni altra considerazione, dichiarando che prevede e contiene tutte le modalità atte a risolvere il problema nell'ordine pratico, e lasciando al Commissariato di fare l'ufficio suo; e in tal caso è una questione, dalla quale possiamo uscire con una deliberazione immediata. Ovvero, invece, potremmo, se così si credesse, tenere altra via, ed esaminare in sè l'articolo 14, come *de jure condendo*, ed allora dobbiamo fissare un giorno per quest'altra discussione.

Comunque sia, mi pare che si dovrebbe venire ad una pronta risoluzione, dichiarando che la maggioranza è di quest'avviso: che l'articolo 14 va mantenuto, che il Consiglio non ha udito nulla, nelle osservazioni fatte, che infirmi nella sua essenza l'articolo stesso; che fu riconosciuto anche dagli interessati che esso contiene le condizioni necessarie per graduare i noli rispetto al tempo e alla qualità delle navi adoperate per il trasporto degli emigranti, e che è affidata al Commissariato la soluzione del quesito pratico, che gli compete per legge.

Barzilai. Io non vedo la possibilità di due soluzioni. Una delle alternative, che ci pone innanzi il presidente, uscirebbe dal tema, quale si è venuto delineando fino ad ora. Gli interessati mantengono, a così dire, per memoria, la proposta di una modificazione all'articolo 14, e probabilmente si contenterebbero di un'applicazione meno rigorosa di esso. Essendoci noi riuniti per deliberare se, a nostro avviso, la domanda principale del memoriale dei vettori potesse essere accolta, dobbiamo limitare il nostro cómpito a questa questione: se, cioè, l'applicazione fatta col decreto dell'agosto sia troppo rigorosa, e di fronte a questa questione noi siamo incompetenti; la questione riguarda il Commissariato, non il Consiglio.

Nulla vieta che noi, dopo di avere riaffermato in modo esplicito che non è il caso di modificare l'articolo 14, emettiamo un voto; ma, francamente, non mi parrebbe, data la competenza nostra, necessario. Circa poi la discussione dottrinale o *de lege condenda*, non credo sia il caso di doverla fare ora. Si deve solo trarre il succo di quanto si è detto, constatando che gli armatori sono venuti a questo, e riaffermando la nostra fiducia nel Commissariato, che lasciamo arbitro di risolvere la questione in concreto, di volta in volta, circa i prezzi dei noli per il quadrimestre.

Grossi. Quanto a me, io riassumo la questione in questi termini: se si discuterà la questione di un'eventuale riforma della vigente legge, dichiaro

fin d'ora che proporrò l'abolizione pura e semplice dell'art. 14, circa la fissazione dei noli da parte del Commissariato; e solleverò, invece, la questione della protezione della marina mercantile italiana contro la concorrenza disastrosa che le fa la bandiera estera negli stessi nostri porti.

Che se poi il dibattito deve unicamente restringersi al quesito della più o meno retta applicazione dell'art. 14 da parte del Commissariato, non esito menomamente a dichiarare che approvo senza restrizioni il suo operato; non solo, ma sarei pure di parere che i noli fissati dal Commissariato dovessero mantenersi tali e quali per il nuovo quadrimestre.

Morandi. Quando fu discussa la legge, si esaminò anche la proposta di costituire del trasporto degli emigranti un servizio di Stato. Un autorevole uomo parlamentare vagheggiava quest'idea, ed era l'on. Di Rudinì; ma finì anch'egli col persuadersi che, tra le due soluzioni, l'articolo 14 e il monopolio di Stato, era da preferirsi l'articolo 14.

Luzzatti. Il prof. Grossi adunque si riserva di svolgere il suo concetto il giorno in cui dovremo esaminare, se il Governo ce ne darà l'incarico, o per iniziativa nostra, quando l'esperienza ce ne facesse persuasi, le modificazioni da introdursi nella legge per ciò che concerne i noli.

Non rimane ora che una proposta, ed è quella di conservare in tutto il suo valore l'articolo 14 (e su questo siamo tutti d'accordo) e riconoscere che esso contiene tutte le modalità atte a soddisfare i legittimi interessi della marina mercantile, concordati con la tutela degli emigranti, nostra cura precipua.

Barzilai. A me sembrerebbe opportuno che si introducesse nella deliberazione da prendersi una parola di approvazione per quanto ha fatto il Commissariato fino ad ora, invitandolo a perseverare nella via sulla quale si è messo. E ciò perchè credo che il Consiglio debba dar forza al Commissariato.

Luzzatti. Io approvo quello che ha fatto il Commissariato, anzi avrei voluto che facesse di più. Però, dacchè mi furono annunciati documenti che non ancora abbiamo potuto esaminare nei loro particolari e poichè si è afferimato che le Compagnie nazionali perdono, mentre le estere guadagnano, io credo che il Commissariato non possa non tener conto delle circostanze di fatto, in quanto risultassero provate, nei limiti della sua coscienza.

Della mia fiducia il Commissariato non può del resto dubitare. Adunque metto ai voti l'ordine del giorno, concepito nei seguenti termini:

« Il Consiglio, approvando pienamente l'opera del Commissariato, anche

nella materia dei noli, e lasciando ad esso, come la legge gliene dà facoltà, di applicare l'articolo 14, dichiara che il medesimo articolo contiene tutti gli elementi per concordare i legittimi interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti, cura precipua della legge „.

Mi pare che in quest'ordine del giorno vi sia tutto quello che occorre. Si potrebbe aggiungere la seguente avvertenza: « Che il Commissariato debba proporzionare con la maggior cura la varietà dei noli alle condizioni intrinseche del naviglio ». Molto si è già fatto in questo senso, ma non si è fatto abbastanza. E l'avvertenza avrebbe per iscopo di proteggere la marina buona, i vapori forti e buoni, a preferenza dei meno buoni e degli infimi.

Chiusa così la discussione col nostro voto, ringrazio il Consiglio.

La seduta è tolta.

Appendice.

Calcolo della spesa derivata a tutti i 17 vettori, italiani ed esteri complessivamente, per effetto della disposizione che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario sui piroscafi che trasportano emigranti.

Esercizio 1901-1902 (10 *mesi*).

1. — Stipendi e indennità d'arma dei *medici militari*, come dal conto consuntivo . . . . L.		116,752. 69
2. — Indennità diverse pagate, tanto ai medici militari, quanto ai *commissari viaggianti*, come dal conto consuntivo, cioè:		
Diarie e competenze eventuali . . . . L.	132,896. 22	
Trasferte . . . . „	29,778. 30	
Aggio . . . . „	2,624. 33	
		165,298. 85
3. — Vitto ai *medici militari* e ai *commissari*:		
Quando è imbarcato il medico militare, non vi è spesa maggiore, perchè questi sostituisce il primo medico civile di bordo prescritto dall'antica legge.		
Resta quindi la spesa di vitto per i soli commissari, che, calcolata abbondantemente in lire 500 ciascuno, darebbe per i 70 imbarcati nell'esercizio . . . . „		35,000. „
Da riportare . . . L.		317,051. 54

	Riporto . . L.	317,051. 54
4. — Cabina ai *medici militari* e ai *commissari*: Solo quando s'imbarca un commissario non medico, i vettori perdono l'*uso di una cabina*; ma è da notare che ne risentono danno soltanto quando avrebbero occasione di vendere la cabina, cioè quando il piroscafo parta con la prima e la seconda classe complete. Ammettendo, per l'abbondanza, che questo caso si verifichi una volta ogni dieci viaggi, la perdita dei vettori si calcola, per i 70 commissari imbarcati, in $\frac{70 \times 1600}{10}$ = .	»	11,200. »
	Totale . . . L.	328,251. 54
5. — Differenza stipendi. È ancora da avvertire che lo stipendio ai *medici militari*, come al n. 1, non è completamente un aggravio nuovo per i vettori, poichè, senza l'attuale legge, dovrebbero pagare per le funzioni di medico di bordo un *medico civile*. Ammettendo che un *medico civile* costi la metà di un militare, bisogna dedurre le paghe dei medici civili, le quali sarebbero state nell'esercizio lire $\frac{116,752.69}{2}$ = lire 58,376.34 e per arrotondamento	»	58,251. 54
	Residua vera spesa . . . L.	270,000. »

Se ora si tiene presente che durante l'esercizio i vettori trasportarono 214,565 *posti interi*, si deduce che l'aggravio per ogni nolo di posto intero è stato di $\frac{270,000}{214,565}$ = lire 1.26, cioè meno dell'1 per cento sul prodotto lordo dei noli emigranti, essendo questi compresi fra 150 e 190 lire.

INDICE

RENDICONTI DELLE SEDUTE DEL CONSIGLIO DELL'EMIGRAZIONE
tenute nell'anno 1902.

Sessione 1ª

Sedute dei giorni 21, 22 e 24 febbraio 1902

Seduta antimeridiana del 21 febbraio 1902.

Seduta pomeridiana del 21 febbraio 1902.

Seduta del 22 febbraio 1902.

Seduta del 24 febbraio 1902.

Sessione 2ª

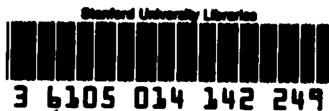
Sedute dei giorni 12 marzo, 11 e 12 aprile e 19 giugno 1902.

Seduta del 12 marzo 1902.

Seduta dell'11 aprile 1902.

Seduta del 12 aprile 1902.

Seduta del 19 giugno 1902.


Stanford University Libraries
3 6105 014 142 249